



MODIFICA RESOLUCIÓN EXENTA N° 1348 DE 2019, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES QUE APROBÓ CONDICIONES DE OPERACIÓN, REQUISITOS Y OTRAS EXIGENCIAS QUE EXPONE DEL PERÍMETRO DE EXCLUSIÓN DE LA LEY N°18.696 ESTABLECIDO EN LAS COMUNAS DE QUINTERO Y PUCHUNCAVÍ DE LA REGIÓN DE VALPARAÍSO.



SANTIAGO, 30 OCT 2025

RESOLUCIÓN AFECTA N° 49

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 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° 20.378; la Ley N° 20.696; la Ley N° 21.722, que fija el Presupuesto del Sector Público para el año 2025 el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución Exenta N° 2838, de 2016, la Resolución Exenta N° 1348, de 2019, la Resolución Exenta N°114, de 2020, la Resolución Exenta N°1031, de 2020, la Resolución Exenta N° 4666 de 2024, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; el Decreto N° 54 de 2019 y el Decreto Exento N°2065, de 2019, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución N°36 de 2024 y la Resolución N°8 de 2025, ambas de la Contraloría General de la República y demás normativa aplicable.

CONSIDERANDO:

1° Que, mediante la Resolución Exenta N° 2838, de 27 de octubre de 2016, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se estableció un Perímetro de Exclusión de la Ley N°18.696, se determinó el área geográfica del mismo y aprobó otras exigencias que expone, en las comunas de Quintero y Puchuncaví en la Región de Valparaíso. Asimismo, mediante la Resolución Exenta N° 1348, de 07 de mayo de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se aprobaron las condiciones de operación, requisitos y otras exigencias que expone del Perímetro de Exclusión referido, en adelante "las Condiciones de Operación".

Posteriormente, mediante el Decreto Exento N° 2065 de 24 de junio de 2019 y las Resoluciones Exentas, N° 114 de 14 de enero de 2020, N° 1031 de 27 de mayo de 2020, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se modificó la Resolución Exenta N° 1348 de 2019, indicada precedentemente.



TOMADO DE RAZÓN

Fecha: 09/01/2026

VICTOR HUGO MERINO ROJAS

Contralor General de la República (S)

2° Que, el punto 2 "Vigencia del Perímetro" de la citada Resolución Exenta N°1348 de 2019, dispone que: *"El perímetro de exclusión que se establece en el presente acto administrativo tendrá una vigencia de 60 meses, contados desde la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que lo apruebe."*

Continúa agregando que *"Sin perjuicio de lo anterior el Ministerio, previo pronunciamiento favorable del Panel de Expertos establecidos en el artículo 14 de la Ley N° 20.378, podrá prorrogar el Perímetro de Exclusión hasta por un plazo máximo de 24 meses. En el plazo de, al menos, un año antes del término de vigencia del perímetro de exclusión y en caso de que éste sea prorrogado, el Ministerio deberá emitir una resolución fundada en lo que señale cuáles operadores deberán prorrogar la prestación de sus servicios, conforme sus contratos de otorgamiento de subsidio, y cuáles no. En el caso de los servicios no prorrogados, serán concursados por el resto del periodo que reste de vigencia de los servicios prorrogados en el marco del Perímetro de Exclusión."*

3° Que, mediante Decreto N° 54 de 02 de julio de 2019, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, se aprobó el Contrato de Adscripción al Servicio y Otorgamiento de Subsidio en el Perímetro de Exclusión de la Ley N° 18.696, en las comunas de Quintero y Puchuncaví, celebrados el 18 de junio de 2019, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y Empresa de Transportes Trans Rural Valparaíso S.A, cuya fecha de inicio se estableció para el día 01 de diciembre de 2019, de acuerdo a lo indicado en el Oficio N° 2249, de 27 de noviembre de 2019, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de Valparaíso.

4° Que, atendida la expiración del Perímetro de Exclusión y sus Condiciones de Operación; a través de oficio ORD. N° 8447/2024 la División de Transporte Público Regional, se solicitó el pronunciamiento del Panel de Expertos de la Ley 20.378, respecto de prorrogar el plazo de vigencia de la regulación.

5° Que, en respuesta a lo anterior, a través del oficio ORD. N° 02 de 2024, el Panel de Expertos referido, comunicó el acuerdo para otorgar la prórroga del perímetro de exclusión de Quintero y Puchuncaví hasta el 01 de diciembre del año 2025; motivo por el cual, mediante la Resolución Exenta N° 4666 de 25 de noviembre de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se aprobó la prórroga de las Condiciones de Operación del citado Perímetro.

6° Que, durante el presente año, se ha trabajado en la elaboración de una nueva regulación, la que ha requerido diversas modificaciones en lo que respecta a los esquemas de pago, derivado de la incorporación de recaudo electrónico en la Región de Valparaíso y la necesidad de adaptar esta iniciativa en lo que refiere al sistema de cobro de tarifas, lo que ha retrasado las tramitaciones administrativas de esta nueva regulación, impidiendo que la misma pueda reemplazar a la regulación actualmente vigente el 1 de diciembre de 2025.

En consecuencia, a través del Oficio N°28692/2025, la División de Transporte Público Regional solicitó una reconsideración del plazo de la prórroga otorgada, pidiendo que se extendiera por otros 12 meses.

7° Que, las referidas Condiciones de Operación contemplan en su punto 8, las sanciones establecidas para los incumplimientos de las obligaciones contenidas en las mismas, y un procedimiento para su aplicación.

Específicamente, en el punto 8.2, literal a) se determinan aquellas infracciones que dan lugar a la sanción de cancelación de servicios y caducidad del contrato, por parte de la Subsecretaría de Transportes, previo proceso administrativo, en el caso que se verifique cualquiera de los incumplimientos del contrato, sin embargo, las referidas Condiciones de Operación no contemplan condiciones de continuidad para aquellos servicios cancelados, por lo que resulta imprescindible para dar cumplimiento a los objetivos del instrumento regulatorio implementado, establecer condiciones de continuidad para dichos servicios.



TOMADO DE RAZÓN

Fecha: 09/01/2026

VICTOR HUGO MERINO ROJAS

Contralor General de la República (S)

8° Que, además de contemplar las infracciones y el detalle de las sanciones a imponer, se establece en la tercera columna de la misma tabla contenida en el literal a), del punto 8.2 de las Condiciones de Operación que:

"En caso de que así lo determine el Ministerio, el Operador cancelado podrá prestar los servicios en los términos y por el plazo que señale el Ministerio, mediante resolución fundada y en tanto se procede a un nuevo proceso licitatorio o de contratación.

En este caso, la multa corresponderá al 20% del monto del subsidio mensual a otorgar".

Esta situación excepcional que permite dar continuidad a servicios que han sido cancelados, responde a la necesidad de mantener la conectividad de los usuarios de los servicios sancionados por el lapso que media entre la aplicación de la sanción y la implementación de una solución definitiva, es decir, cuando se haga efectivo el proceso de contratación en el marco de los distintos instrumentos de los que dispone el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para la regulación de servicios de transporte a nivel regional que resulten aplicables.

9° Que, el Perímetro de Exclusión establecido en las comunas de Quintero y Puchuncaví, entró en vigencia en el mes de diciembre de 2019, y a partir de esa fecha se han verificado una serie de infracciones o incumplimientos por parte del operador de transporte sujeto a dicha regulación. Por lo tanto, se iniciaron diversos procesos sancionatorios a los que corresponde aplicar la sanción de cancelación.

De acuerdo a lo señalado, y a fin de resguardar los principios constitucionales de igualdad ante la Ley y proscripción de la arbitrariedad, corresponde establecer condiciones de continuidad de servicios para todos aquellos casos en que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones estime necesario y resuelva dar esa continuidad.

10° Que, además de la necesidad de dar continuidad a servicios en determinados casos, es imperioso también generar incentivos al cumplimiento de las obligaciones operacionales, ya que al encontrarse cancelados los servicios, no resulta posible aplicar nuevamente dicha sanción y por otra parte, la sanción de descuentos en el ranking no tendría efectos prácticos.

11° Que, por otra parte, en una situación similar se encontrarán aquellos servicios a los que se les ponga término anticipado en virtud del punto 10 de las Condiciones de Operación, ya que en el tiempo intermedio entre el término anticipado y la fecha en que comience la operación de los nuevos servicios que los reemplacen, deben seguir operando, por lo que la sanción de descuentos en el ranking a su respecto no tendría efectos prácticos.

12° Que, a objeto de contar con criterios técnicos que permitan conjugar la necesidad de dar continuidad a los servicios cancelados, generar incentivos al cumplimiento de las obligaciones operacionales de los servicios de transporte y el adecuado uso de los recursos públicos, se ha solicitado a la Unidad de Desarrollo Urbano de la División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes, la emisión de un Informe con la propuesta de Condiciones necesarias para dar continuidad tanto a los servicios cancelados como a los servicios terminados anticipadamente, mientras se hace efectivo el término de los mismos.

13° Que, 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 Técnica, adjunta por Memorándum N°12005 de 08 de octubre de 2025, se indica lo siguiente:

"MINUTA TÉCNICA CONDICIONES DE OPERACIÓN PARA LA CONTINUIDAD DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS CANCELADOS Y PARA SERVICIOS TERMINADOS ANTICIPADAMENTE MIENTRAS SE HACE EFECTIVO EL TÉRMINO DE LOS MISMOS, EN EL MARCO DEL PERÍMETRO DE EXCLUSIÓN



TOMADO DE RAZÓN

Fecha: 09/01/2026

VICTOR HUGO MERINO ROJAS

Contralor General de la República (S)

ESTABLECIDO EN LAS COMUNAS DE QUINTERO Y PUCHUNCAVÍ.

Resulta necesario que el operador de servicios de transporte que haya sido sancionado con la cancelación de servicios, cuya continuidad sea necesaria y dispuesta por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sigan prestándose bajo los mismos estándares que en la zona regulada a la que acceden; salvo en aquellos puntos que resulten ser incompatibles con la sanción aplicada.

Frente a la misma necesidad antes descrita, se encontrarán todos aquellos servicios terminados anticipadamente mientras se hace efectivo el término de los mismos, por lo que las condiciones de continuidad deben serles aplicadas en todo aquello que resulte procedente.

Por tanto, se requiere que se apliquen las Condiciones de Operación, aprobadas por Resolución Exenta N°1348 de 2019 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y sus modificaciones en todo cuanto resulten aplicables.

Respecto a lo indicado anteriormente, cabe consignar algunos hechos que debemos tener en consideración:

- Los servicios cancelados, no pueden ser cancelados nuevamente.*
- Los servicios cancelados y aquellos terminados anticipadamente no deben ser objeto de evaluación por Ranking, en conformidad a lo establecido en el punto 10, de las respectivas condiciones de operación.*
- De acuerdo a lo establecido en las condiciones de operación, los montos mensuales del subsidio, se calculan en base a dos factores: tarifa y operación. El monto de subsidio por tarifas corresponde a un monto fijo -que se ha calculado en base a los buses disponibles que han sido considerados al momento de inicio de la operación- y el subsidio por operación, se calcula en base a indicadores.*
- Los índices de frecuencia de los servicios, se encuentran relacionados a la operación y sus malos resultados se encuentran necesariamente asociados a sanciones de descuento en el Ranking Anual de los Servicios y a la Cancelación de los Servicios; las que como se ha indicado resultan incompatibles con la continuidad de prestación de servicios cancelados.*

La posibilidad de dar continuidad a los servicios establecidos en las Condiciones de Operación, tiene como objetivo satisfacer la necesidad de los usuarios mientras los nuevos operadores que ingresen al sistema mediante concurso público, se encuentren objetivamente en condiciones de ingresar al mismo. El mismo objetivo puede observarse en la posibilidad de hacer efectivo en forma diferida el término anticipado de servicios en conformidad al punto 10 de las Condiciones de Operación.

Sin embargo, el hecho de que los servicios de frecuencia con bajos resultados, no tengan consecuencias respecto de la aplicación de sanciones y que puedan recibir un monto de subsidio fijo pese a sus malos resultados; implica necesariamente un desincentivo al cumplimiento de los estándares de frecuencia exigidos en las Condiciones de Operación; razón por la que resulta necesario replantear las sanciones asociadas a los incumplimientos descritos en las tablas de los literales a) y b) del punto 8.2, de las Condiciones de Operación.

A su vez, se requiere que el destino de los recursos fiscales que se entregan al operador cuyos servicios se requiere mantener, se vean reflejados en la operación.

En este sentido, resulta necesario establecer un nuevo sistema de sanciones para los incumplimientos descritos en las Condiciones de Operación; por lo que corresponde fijar términos específicos para que las Condiciones de Operación vigentes; resulten



TOMADO DE RAZÓN

Fecha: 09/01/2026

VICTOR HUGO MERINO ROJAS

Contralor General de la República (S)

aplicables a los servicios cancelados y a los servicios terminados anticipadamente, de acuerdo al siguiente detalle:

1. Para aquellos servicios cancelados a los que se haya resuelto dar continuidad y para aquellos servicios terminados anticipadamente y mientras dicho término se haga efectivo, debe entenderse incorporado el siguiente párrafo final al punto 5.1 sobre "Fórmula de Pago":

"El resultado del subsidio mensual derivado de la aplicación del presente punto, deberá ser reajustado haciendo los descuentos correspondientes a todas las sanciones que se encuentren totalmente afinadas, a la fecha en que se determine el monto del subsidio y que no hubiesen sido aplicadas precedentemente en los mismos términos y plazos indicados en el primer párrafo del literal d) del punto 8.2 de las Condiciones de Operación aplicable a las multas."

2. Corresponde aplicar las siguientes sanciones para los incumplimientos gravísimos y graves:

a) Los servicios cancelados a los que se haya resuelto dar continuidad, serán sancionados conforme a la siguiente tabla:

Incumplimiento		Sanción	Observación
1	El abandono de la prestación de los servicios de la unidad de negocio sin causa justificada, ni aprobada por el Ministerio. Por abandono se entiende el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio por un mes completo según lo establecido en el punto 4, igual a cero durante cinco o más días consecutivos; o un mes completo con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio, inferior a 0,2; o dos meses continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio, igual o superior a 0,2 e	Descuento de un 100% por servicio abandonado, sobre el Subsidio mensual.	El descuento será aplicado al monto de subsidio, asociado al proceso de pago en curso. Debe considerarse en cada proceso de pago, todos aquellos procesos que se encuentren totalmente afinados, procediendo en los mismos términos y plazos indicados en el primer párrafo del literal d) del punto 8.2 de las Condiciones de Operación aplicable a las multas.



	<i>inferior a 0,4.¹</i>		
2	<i>La cesión del contrato o la subcontratación total del servicio</i>	<i>Descuento de 100%, sobre el Subsidio mensual.</i>	
3	<i>La remoción o desactivación del sistema AVL</i>	<i>Descuento de 100%, sobre el Subsidio mensual.</i>	
4	<i>La acumulación de veinte (20) amonestaciones por escrito de carácter grave en el periodo de doce (12) meses</i>	<i>Descuento de 100%, sobre el Subsidio mensual.</i>	
5	<i>La remoción o desactivación de la tecnología complementaria detallada en la sección 3.11 bajo las condiciones allí descritas.</i>	<i>Descuento de 100%, sobre el Subsidio mensual.</i>	

b) Para los servicios cancelados a los que se haya resuelto dar continuidad y para aquellos terminados anticipadamente y mientras dicho término se haga efectivo, los incumplimientos asociados inicialmente a la sanción de amonestación por escrito de carácter grave, serán sancionados de conformidad a la siguiente tabla:

<i>Incumplimiento</i>		<i>Sanción</i>	<i>Observación</i>
1	<i>La entrega discordante de información respecto a lo levantado por el Ministerio según lo definido en el numeral 4.7</i>	<i>Descuento de 5%, sobre el Subsidio mensual.</i>	<i>En aquellos incumplimientos sancionados con un porcentaje de descuento al subsidio mensual, el descuento será aplicado al monto de subsidio, asociado al proceso de pago en curso.</i>
2	<i>No realizar la rendición de cuentas dentro del plazo señalado en el punto 5.2.2.2.</i>	<i>Multa por un monto de 5 U.F. por día de atraso.</i>	
3	<i>No entregar dentro de plazo los formularios a que se refiere el punto 5.2.2.1.</i>	<i>Multa por un monto de 5 U.F. por día de atraso.</i>	<i>Debe considerarse en cada proceso de pago, todos aquellos procesos que se encuentren</i>
4	<i>Cobro de tarifa superior a la establecida.</i>	<i>Descuento de 5%, sobre el Subsidio mensual.</i>	

¹ Se excluyen de esta cláusula los servicios tipo inyección, nocturno y variante.



5	Presentar una flota inferior a la mínima establecida, en un mes.	Descuento de 100%, sobre el Subsidio mensual.	totalmente afinados, procediendo en los mismos términos y plazos indicados en el primer párrafo del literal d) del punto 8.2 de las Condiciones de Operación aplicable a las multas.
6	La no reposición de las garantías, de acuerdo a lo señalado en el punto 9, por cada dos días de atraso.	Multa por un monto de 5 U.F, por cada dos días de atraso.	
7	La interrupción no autorizada del servicio. Se entenderá por interrupción, el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio, igual o inferior a 0,05 durante un día; o diez días continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio inferior a 0,2; o cuarenta días continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio igual o superior a 0,2 e inferior a 0,4; o sesenta días continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio desde 0,4 y hasta 0,55. ²	Descuento de 10%, sobre el Subsidio mensual.	
8	No informar al Ministerio, dentro del plazo previsto, sobre la existencia de multas, fallos o medidas, de acuerdo a lo indicado en el literal v) del punto 1.3.2.1 de este instrumento.	Descuento de 5%, sobre el Subsidio mensual.	
9	No acreditar ante el	Descuento de 5%,	

² Para los servicios tipo inyección, nocturno y variante, se considera una sanción al servicio principal que lo contiene.



	Ministerio en la forma y plazo previsto en el literal v) del punto 1.3.2.1 de este instrumento, respecto del cumplimiento efectivo de las medidas, sanciones o multas decretadas por autoridades competentes por incumplimiento de obligaciones laborales o previsionales.	sobre el Subsidio mensual.
10	La acumulación de cinco (5) amonestaciones por escrito de carácter leve en el lapso de dos (2) meses o cada vez que se acumulen diez (10) en un plazo de tres (3) meses.	Descuento de 5%, sobre el Subsidio mensual.
11	El incumplimiento de las obligaciones señaladas en las secciones denominadas "Datos e Información que se deberá transmitir y presentar al Ministerio" y "Funciones del Operador Tecnológico".	Descuento de 10%, sobre el Subsidio mensual.
12	No supervisar la continuidad del servicio de un operador tecnológico acreditado, según lo establecido en el punto 4.2.3.	Descuento de 10% sobre el Subsidio mensual.
13	Incumplimiento sistemático de un servicio. Se entenderá por incumplimiento sistemático de un servicio, el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia mensual (ICF_M^S), igual o inferior a 0,7. ³	Descuento de 6%, sobre el Subsidio mensual.

3 Para los servicios tipo inyección, nocturno y variante, se considera una sanción al servicio principal que lo



14	<i>Incumplimiento sistemático de un período en un servicio. Se entenderá por incumplimiento sistemático de un período en un servicio, el hecho de que en un período determinado de un servicio se presente un indicador de frecuencia mensual, igual o inferior a 0,5.⁴ Para el cálculo del indicador anteriormente descrito, se hará un promedio simple por período de los indicadores de frecuencia desagregados de cada servicio en el mes.</i>	<i>Descuento de 1%, sobre el Subsidio mensual.</i>	
15	<i>La no presentación, dentro de plazo que establecerá el Ministerio en la Resolución de Acreditación, de la información mencionada en el numeral 4.</i>	<i>Descuento de 10%, sobre el Subsidio mensual.</i>	
16	<i>Incumplimiento diario de un servicio. Se entenderá por incumplimiento diario, el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio, igual o inferior a 0,5.⁵</i>	<i>Descuento de 1%, sobre el Subsidio mensual.</i>	
17	<i>El incumplimiento de las obligaciones señaladas en la sección 3.11.</i>	<i>Descuento de 10%, sobre el Subsidio mensual.</i>	

- *Incumplimientos con sanción de amonestación por escrito de carácter grave relacionados con la frecuencia*

contiene

4 Para los servicios tipo inyección, nocturno y variante, se considera una sanción al servicio principal que lo contiene.

5 Para los servicios tipo inyección, nocturno y variante, se considera una sanción al servicio principal que lo contiene



Hay que especificar que, en el caso de los incumplimientos del literal b), particularmente los numerales 13, 14 y 16, dependen de la frecuencia, y por tanto, de los costos operacionales que se generan para cumplir el plan operacional específico de cada Unidad de Negocio, y de cada sistema que se esté evaluando.

Las multas tienen como objetivo el desincentivar al operador a que incurra en los incumplimientos estipulados en las condiciones de operación. Esto se debe a que pueden darse situaciones en las que al operador le resulte más conveniente económicamente incurrir en el incumplimiento que realizar sus obligaciones contractuales. Esta situación se genera particularmente en los incumplimientos asociados a la frecuencia, debido a que el operador puede elegir operar a un nivel más bajo de lo exigido (o no operar), en horarios que no generan una rentabilidad atractiva, y así ahorrar en costos operacionales.

Por lo planteado anteriormente, es que se debe entender para cada sistema, de manera agregada, qué porcentaje de multa genera un desincentivo al operador para incurrir en cada uno de los incumplimientos asociados a la frecuencia⁶. Para esto, se revisa en detalle cuáles son los ingresos y costos asociados a cada incumplimiento en el sistema de Quintero-Puchuncaví.

En el caso de los ingresos, estos se componen de la recaudación en calle y del subsidio que entrega mensualmente el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) a cada operador. Para el sistema específico de las comunas de Quintero y Puchuncaví, el subsidio que el operador recibe, según lo estipulado en la Resolución Exenta N°1348 de 2019 y sus modificaciones, que establece las condiciones de operación para este sistema, es el siguiente:



En las definiciones que se entregan en el numeral 3.2.4.1 se menciona que:

"Subsidio_t Es el subsidio total mensual definido por el contrato de otorgamiento de subsidio del operador de transporte, reajustado de acuerdo a lo definido en el presente acto administrativo. Se calculará como la suma del subsidio destinado a rebajas tarifarias más el destinado a la operación.

$$\text{Subsidio}_t = \text{Subsidio}_{t \text{ tarifa}} + \text{Subsidio}_{t \text{ operación}}$$

Subsidio_{t tarifa} Es el componente del subsidio mensual destinado a rebajas tarifarias. No está sometido a descuentos por efectos del factor de pago mensual.

Subsidio_{t operación} Es el componente del subsidio mensual destinado a la operación, considera cualquier ítem que no sea rebaja tarifaria. Está sometido a descuentos por efectos del factor de pago mensual."

Adicionalmente, en el numeral 5.1, referente a la fórmula de pago, se menciona que el factor de pago mensual es:

$$\text{Factor de Pago}_M = (\alpha \times \text{ICF}_M + \beta \times \text{IR}_M + \gamma \times \text{IP}_M)$$

El Factor de Pago_M se calculará como la suma de las multiplicaciones de cada indicador mensual por su respectivo ponderador, redondeando el resultado final de la suma de los tres indicadores, a dos decimales.

Para el Factor de Pago_M, se considerarán los siguientes valores:



⁶ Cabe destacar que, el incumplimiento B-7 de interrupción no autorizada del servicio, también está asociado a la frecuencia. Sin embargo, dada la relevancia del incumplimiento, y el impacto que este puede tener en los usuarios del sistema, es que se mantiene el mayor porcentaje de multa establecido.

Año	α	β	γ
1	Según lo establecido en marcha blanca		
2 y 3	0,8	0,1	0,1
4 y posteriores	0,75	0,15	0,1

Esta información muestra que, del subsidio que se les debe pagar a los operadores de transporte, solamente el subsidio de operación, y en un 75%, está influenciado por el indicador de cumplimiento de la frecuencia (ICF). El 25% restante se distribuye en los indicadores de regularidad (IR) y puntualidad (IP).

Por otro lado, los operadores generan ingresos por la recaudación del pago de los boletos por parte de los usuarios del transporte público. Para estimar este ingreso, se toma como base el último estudio de demanda realizado que abarca la zona a analizar (2016), y a la tarifa vigente del sistema (\$860, \$1200, \$1370, \$1540, \$1710 y \$2570). La siguiente tabla muestra, los ingresos que percibe el operador de transporte, tanto por recaudación en calle como por los subsidios entregados por el MTT. Además, se explicita el porcentaje del subsidio total que podría estar afectado por el indicador de la frecuencia, ya que es relevante para los análisis que se muestran más adelante.

Ingresos percibidos por el operador y porcentaje del subsidio total afectado por ICF

Ítem / Unidad de Negocio	UNQ
Subsidio fijo (MCLP)	56.912
Subsidio variable (MCLP)	11.669
Peso del subsidio variable en el total	17%
Ponderación de ICF	75%
Porcentaje de subsidio total afectado por ICF	13%
Ingresos mensuales en calle (MCLP)	260.951

Por otra parte, también se analizan los costos en los que incurre el operador para lograr el plan operacional pactado en las condiciones de operación. Los ítems más relevantes son el gasto por combustible, mantenimiento, neumáticos y el pago a los conductores. Con una distribución de estos costos en la cantidad de kilómetros que debería realizar cada operador, se obtiene un costo de recorrer un kilómetro. Esta estimación de costos permite cuantificar el ahorro en costos que estaría teniendo un operador por operar menos de lo estipulado. La siguiente tabla resume los valores por kilómetro para cada uno de los ítems mencionados.

Ítem	Valor (\$/Km)
Combustible	351
Mantenimiento	131,7
Neumáticos	12,1
Conductores	67
Costo kilómetro total	561,4

Por último se muestran características operacionales de las unidades de negocio, que son necesarias tener en cuenta para cuantificación total de costos y su potencial prorrateo.

Ítem / Unidad de Negocio	UNQ
Cantidad de Flota	57
Cantidad de servicios	3
Km. Comerciales mensuales	544.158



Tomando en cuenta las tablas anteriores, se detallará, para cada uno de los tres incumplimientos mencionados, cuáles son los ahorros en costos, y pérdidas de ingresos, que los operadores generan al operar con un menor nivel de frecuencias que lo establecido en los planes operacionales pactados.

La metodología que se utiliza es estándar, y se explicitará en el desarrollo del primer incumplimiento. Sin embargo, dado que cada incumplimiento tiene características diferentes, se explica en detalle las diferencias en el cálculo para cada caso.

i. B13 – Incumplimiento sistemático del servicio

Como se explicita en las tablas de incumplimientos mencionadas anteriormente (b), se entenderá por incumplimiento sistemático de un servicio, el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia mensual (ICF_M^S), igual o inferior a 0,7. El que un servicio esté presentando un indicador operacional igual o menor a 0,7 significa que no está cumpliendo con el nivel de frecuencias pactadas, por lo que está realizando una menor cantidad de viajes que lo estipulado. Esta menor cantidad de viajes le genera una disminución en sus costos y también una disminución en sus ingresos. Dichos ingresos puede provenir tanto del subsidio entregado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, como por el pago por pasaje de los usuarios. Para este incumplimiento en específico se detallan las variaciones:

- Ahorro en costos:

Tomando en cuenta las tablas anteriores, se asume que, el operador deja de realizar el 30% de los kilómetros comerciales que debe realizar en un mes, dado su indicador de cumplimiento de frecuencia (70%). Con esto, se podría multiplicar esta cantidad de kilómetros sin hacer por el costo kilómetro mencionado anteriormente para cuantificar el ahorro que genera el operador.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que, las frecuencias estipuladas por periodo no son uniformes durante el día. En los planes operacionales existen horarios, como las horas punta, en donde existe una mayor demanda de usuarios, por lo que los planes operacionales establecen una mayor oferta (frecuencia) de transporte público mayor. Se asume que, para los operadores, estos periodos les resultan más atractivos, ya que aunque incurran en mayores costos operacionales, al tener una concentración de demanda significativa, obtienen una mayor rentabilidad.

Por lo anterior, se decide tomar en cuenta solamente el 30% de los periodos operacionales con menor cantidad de viajes establecidos en el plan operacional. Dado que se supone que son estos periodos en donde el operador realizará menos frecuencias que las pactadas. Este supuesto se utiliza para no sobrestimar el ahorro de costos que podría tener un operador, ya que en los periodos más bajos realiza menos kilómetros comerciales que en los periodos punta.

Al realizar una comparativa dentro de los planes operacionales, el 30% de los periodos con frecuencias más bajas, realiza un 15,6% de los kilómetros comerciales. Por lo que finalmente el ahorro viene dado por:

$$\text{Ahorro de costos} = (\text{Costo Km.} \times \text{Km. comerciales (mes)} \times 15,6\%)$$

- Pérdida de ingresos:

La pérdida de ingresos se genera por dos aristas. La primera es la disminución del subsidio entregado por el MTT debido a una disminución en el factor de pago. Mientras que la segunda se da por una disminución en los ingresos que pudiera recaudar el operador en calle.



TOMADO DE RAZÓN

Fecha: 09/01/2026

VICTOR HUGO MERINO ROJAS

Contralor General de la República (S)

Para el primer caso, se toma en cuenta lo mencionado en la Tabla Ingresos percibidos por el operador y porcentaje del subsidio total afectado por ICF, en donde se muestran los porcentajes del subsidio total afectado por el indicador de frecuencia. Por lo que la pérdida de ingresos de subsidio se estima de la siguiente forma:

$$\begin{aligned} \text{Pérdida subsidio mensual} \\ = \text{Subsidio total mensual} \times \% \text{ subsidio total afectado por ICF} \times (100\% - 70\%) \end{aligned}$$

Para el cálculo de la pérdida de subsidio mensual, se toma en cuenta solamente la parte del subsidio total que se ve afectado por el indicador de cumplimiento de la frecuencia. Posteriormente se multiplica por la diferencia entre el 100% de cumplimiento del indicador de la frecuencia (ICF) y el valor superior del indicador de cumplimiento de frecuencia (ICF) que hace que se genere este incumplimiento (70%).

Para el segundo caso, se estiman los ingresos recaudados en calle a través del último estudio de demanda realizado en las comunas a analizar. Al igual que para los costos, los ingresos que recauda el operador no son lineales durante todos los horarios del día, sino que existen horarios donde se concentra mayormente la recaudación. Para este análisis, los horarios más atractivos no se toman en cuenta, ya que se asume que el operador no tiene incentivos para no operar durante esos periodos. Solamente se toma en cuenta el 30% de los periodos que genera menores recaudaciones, dado que el incumplimiento se genera por estar operando a un 70% de la frecuencia o menos. A través del estudio de demanda se observa la cantidad de usuarios por horario del día que usaron el transporte público mayor, por lo que, se puede distribuir el ingreso recaudado total en cada uno de los periodos de operación. En este caso, para Quintero-Puchuncaví, el 30% de los periodos de menor recaudación, genera el 12,8% de la recaudación. Dado esto, se estima la pérdida de ingresos de la siguiente manera:

$$\text{Pérdida recaudación mensual} = (\text{Recaudación mensual} \times 12,8\%)$$

Finalmente, la multa tiene que desincentivar a que los operadores quieran incurrir en los incumplimientos. Por lo que se debe cumplir que:

$$\text{Multa por servicio} = \frac{\text{Ahorro costos} - \text{Pérdida de subsidio} - \text{Pérdida de recaudación}}{\text{cantidad de servicios por unidad de negocio}} \quad (1)$$

Con esto, se asegura que, incluso para los periodos en que no existe una rentabilidad atractiva, no exista un incentivo por parte del operador a no realizar el plan de operación estipulado.

Como se debe establecer una multa estándar, la multa se establece como un porcentaje del subsidio total. La multa establecida para este incumplimiento equivale a un 6% del subsidio mensual total. El detalle de esta multa, y las posteriores, se puede revisar en el archivo adjunto denominado Gestión Jurídica 2025 – Quintero-Puchuncaví.

ii. B14 – Incumplimiento sistemático de un período en un servicio

Se entenderá por este incumplimiento, el hecho de que en un período determinado de un servicio se presente un indicador de frecuencia mensual, igual o inferior a 0,5. Para este incumplimiento, se toma en cuenta la misma estructura metodológica utilizada para cuantificar la multa anterior. No obstante, dada la naturaleza del incumplimiento, se deben generar algunos cambios. Se detalla a continuación la cuantificación tanto de ahorro en costos como de pérdida de ingresos.

- Ahorro en costos:

En este caso, la unidad analizada es un periodo, por lo que el ahorro en costos, por no operar correctamente un periodo, se da por el costo que tiene operar los kilómetros comerciales estipulados, multiplicado por el peso que tiene un periodo específico, en el plan operacional total del mes, el cual abarca todos los periodos operacionales de cada día.

Para este caso, con la misma metodología que el incumplimiento anterior, para cuantificar los costos operacionales, se toman en cuenta solamente el 50% de los



TOMADO DE RAZÓN

Fecha: 09/01/2026

VICTOR HUGO MERINO ROJAS

Contralor General de la República (S)

periodos con menores frecuencias. Esto se hace dado que son los menos atractivos para cumplir por parte del operador, al tener rentabilidades más bajas. Para este caso en particular, el 50% de los periodos con menores frecuencias, representan el 38,0% de los kilómetros comerciales estipulados.

$$\text{Ahorro de costos} = (\text{Costo Km.} \times \text{Km. comerciales (mes)}) \times \text{Peso de un periodo a lo largo del mes} \times 38,0\%$$

- **Pérdida de ingresos:**

En cuanto a la pérdida de subsidio, se sigue la misma lógica. Se toma en cuenta la cantidad total del subsidio que se ve afectada por el indicador de cumplimiento mensual, el peso que tiene un periodo específico en el mes y se multiplica por la diferencia entre el 100% de cumplimiento del indicador de la frecuencia (ICF) y el valor máximo del indicador de frecuencia que se debe tener para incurrir en este incumplimiento (50%).

Pérdida subsidio mensual
$$= \text{Subsidio total mensual} \times \% \text{ subsidio total afectado por ICF} \times \text{Peso de un periodo a lo largo del mes} \times (100\% - 50\%)$$

Por otro lado, para la pérdida de recaudación en calle, se genera el mismo ejercicio que para cuantificar esté mismo ítem en el incumplimiento anterior. Sin embargo, no se toma el peso del 50% de los periodos con menor ingreso. Se utiliza el peso del periodo más bajo en la recaudación, según el último estudio de demanda disponible. Se toma este supuesto de comportamiento para reflejar la casi nula recaudación que tienen los operadores en los periodos de cierre del día. Por lo que no operar, no les genera significativas pérdidas en su recaudación.

Pérdida recaudación mensual
$$= (\text{Recaudación mensual} \times \text{Peso del periodo con menos recaudación} \times \text{Peso de un periodo a lo largo del mes})$$

Para cuantificar la multa, se utiliza nuevamente la fórmula (1) y se lleva a porcentajes sobre el monto de subsidio total mensual. Para este caso en particular, la multa corresponde a un 1% del valor del monto de subsidio total mensual.

iii. **B16 – Incumplimiento diario de un servicio**

Se entiende por este incumplimiento, el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio, igual o inferior a 0,5. Al igual que para los incumplimientos anteriores, se toma en cuenta la misma estructura metodológica de cuantificación. No obstante, dada la naturaleza del incumplimiento, se deben generar algunos cambios, los cuales se detallan a continuación:

- **Ahorro en costos:**

Dado que en este caso, la unidad analizada es un día, el ahorro en costos, por no operar correctamente un día, se da por el costo que tiene operar los kilómetros comerciales mensuales estipulados, multiplicado por el peso que tiene un día específico en el mes. Se prorratea los costos de operación uniformemente en un mes, que se compone de treinta días.

Adicionalmente, usando la misma metodología que el incumplimiento anterior, para cuantificar los costos operacionales, se toman en cuenta solamente el 50% de los periodos con menores frecuencias. Esto se hace dado que son los menos atractivos para cumplir por parte del operador, al tener rentabilidades más bajas. Para este caso en particular, el 50% de los periodos con menores frecuencias, representan el 38,0% de los kilómetros comerciales estipulados.

$$\text{Ahorro de costos} = \left(\text{Costo Km.} \times \text{Km. comerciales (mes)} \times \left(\frac{1}{30} \right) \times 38,0\% \right)$$

- **Pérdida de ingresos:**



Se toma en cuenta la cantidad total del subsidio que se ve afectada por el indicador de cumplimiento mensual, el peso que tiene un día en el mes (1/30), multiplicado por la diferencia entre el 100% de cumplimiento del indicador de la frecuencia (ICF) y el valor máximo del indicador de frecuencia que se debe tener para incurrir en este incumplimiento (50%).

Pérdida subsidio mensual

$$= \text{Subsidio total mensual} \times \% \text{ subsidio total afectado por ICF} \times \left(\frac{1}{30}\right) \times (100\% - 50\%)$$

Por otro lado, para la pérdida de recaudación en calle, como se está trabajando con la totalidad de un día, y no periodos específicos, se trabaja solamente con el 50% del total de los periodos del día, los cuales tienen una menor recaudación. Dado que este incumplimiento está asociado a estar bajo 50% del indicador de cumplimiento de la frecuencia, es que solamente se trabaja con la mitad de los periodos. Se toma como base que los operadores incurrirán en este incumplimiento diario no cumpliendo el plan operacional estipulado para los periodos menos rentables. Para este caso en particular, el peso en la recaudación total de los periodos menos rentables mencionados es de 28,4%. Por lo que la pérdida de recaudación diaria se estima de la siguiente manera:

$$\text{Pérdida recaudación mensual} = \left(\text{Recaudación mensual} \times \left(\frac{1}{30}\right) \times 28,4\% \right)$$

Finalmente, para cuantificar la multa, se utiliza la fórmula (1) y como se debe establecer una multa estándar, la multa se establece como un porcentaje del subsidio total mensual.. Para este incumplimiento en particular, la multa corresponde a un 1% del valor del monto de subsidio total mensual.

3. Para aquellos servicios cancelados a los que se haya resuelto dar continuidad y para aquellos servicios terminados anticipadamente y mientras dicho término se haga efectivo, no resulta aplicable el punto 10 de las Condiciones de Operación.

14°. Que, el informe antes citado, conjuga de manera coherente los deberes de la Administración, contenidos en los artículos 3° y 5° de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado, en el sentido de promover el bien común, atendiendo las necesidades públicas en forma continua y permanente, velando por la idónea y eficiente administración de los medios públicos; razón por la que se dispondrá modificar las Condiciones de Operación aprobadas por la Resolución Exenta N° 1348 de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y sus modificaciones, incorporando un punto adicional con las Condiciones de Operación especiales para servicios cancelados a los que se haya resuelto dar continuidad y para aquellos servicios terminados anticipadamente y mientras dicho término se haga efectivo.

En este mismo sentido, el presente acto tiene por finalidad velar por el cumplimiento de lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 3° de la Ley N° 20.378, en orden a resguardar que los respectivos prestadores de servicio sólo tengan derecho a percibir dineros provenientes del mecanismo de subsidio que establece la citada ley, en tanto presten de forma efectiva, correcta y adecuada los servicios de transporte público remunerado de pasajeros a que se encuentran obligados, conforme los términos y exigencias establecidas en los instrumentos regulatorios que les sean aplicables.

15°. Que, los descuentos al subsidio mensual que se impone como sanción respecto a los servicios cancelados o terminados anticipadamente, se aplicarán por sobre los descuentos relativos a la operación del mes



TOMADO DE RAZÓN

Fecha: 09/01/2026

VICTOR HUGO MERINO ROJAS

Contralor General de la República (S)

en que resulten aplicables.

16°. Que, por otra parte, resulta ineludible considerar, que el cálculo inicial de los subsidios que se entregan al operador tuvo en consideración los servicios cancelados o terminados anticipadamente y los kilómetros comerciales que los mismos representaban; los que dejarán de operar dentro del Perímetro de Exclusión, una vez que entren en operación los nuevos servicios destinados a dar cobertura a la zona afectada con la cancelación o término anticipado.

En este sentido y a fin de que no se produzca un enriquecimiento sin causa en favor de la Unidad de Negocio a la que se encuentran asociados los servicios cancelados o terminados anticipadamente, deberá procederse a establecer una fórmula que permita el ajuste de los subsidios, lo que se materializará en la modificación del contrato de adscripción del subsidio, una vez que los servicios dejen de operar de forma definitiva.

17°. Que, a su vez y a objeto de tener una regulación completa y transparente, aplicable a todos los prestadores de servicios que operan en la zona regulada; resulta necesario complementar los procedimientos a seguir en el punto 8.2 literales a) y b) y en el punto 10 de las Condiciones de Operación, especificando los pasos a seguir para dar lugar a la continuidad de los servicios y los posteriores ajustes de subsidio a los que se refiere el considerando precedente.

18°. Que, a objeto de que no se produzcan confusiones entre la sanción de cancelación de los servicios contenida en el literal a) del punto 8.2 y el término anticipado de los servicios regulados en el punto 10, ambos de las Condiciones de Operación, se debe proceder a reemplazar toda referencia a "servicios cancelados" o similares en el punto 10 de las Condiciones de Operación por el término "servicios terminados anticipadamente" u otro término análogo.

19°. Que, de acuerdo a lo señalado precedente, y en conformidad a lo requerido en este acto administrativo, resulta necesario modificar la Resolución Exenta N°1348 de 2019, para incorporar condiciones de operación para la continuidad de prestación de servicios cancelados y para servicios terminados anticipadamente, en el Perímetro de Exclusión establecido en las comunas de Quintero y Puchuncaví.

RESUELVO:

1.- INCORPÓRASE en el penúltimo párrafo del punto 3.2.4.1 de las Condiciones de Operación, establecidas en la Resolución Exenta N° 1348 de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones, a continuación de la palabra "mensual" y antes del punto aparte, el siguiente texto:

" , salvo en aquellos casos en que se apliquen ajustes o descuentos en conformidad a lo dispuesto en las Condiciones de Operación, en sus puntos 8.2 literal, a), 10 y 13".

2.- INCORPÓRANSE en conformidad a lo señalado en la parte considerativa de la presente resolución, los siguientes últimos cuatro párrafos en la parte final del Punto 8.2, literal a) de las Condiciones de Operación:

"En aquellos casos en que el Ministerio determine por Resolución fundada, que el Operador deba seguir prestando los servicios mientras se desarrolla un proceso concursal, deberá en el mismo acto determinar el lapso por el cual se extenderán dichos servicios, aplicándose las "Condiciones de Operación para Servicios Cancelados respecto de los que se disponga dar Continuidad y para Servicios Terminados Anticipadamente.

Una vez que dejen de operar los servicios prestados en base a lo establecido en el



TOMADO DE RAZÓN

Fecha: 09/01/2026

VICTOR HUGO MERINO ROJAS

Contralor General de la República (S)

párrafo anterior, el Ministerio deberá ajustar el subsidio, por la diferencia existente entre la cantidad de kilómetros comerciales que se consideraron en el Plan Operacional Vigente para el cálculo del subsidio, y la cantidad de kilómetros comerciales resultante luego de concluido el periodo de continuidad¹⁰.

Para aquellos casos que en el marco de un proceso de cancelación de servicios, el Ministerio determine que los servicios cancelados no deben seguir prestándose, deberá emitir un acto administrativo ajustando los subsidios, por la diferencia existente entre la cantidad de kilómetros comerciales que se consideraron en el Plan Operacional Vigente para el cálculo del subsidio, y la cantidad de kilómetros comerciales resultante luego de que se haga efectiva la sanción de cancelación¹¹.

En base a la proporción de la diferencia de kilómetros comerciales, se realizará un ajuste tanto en el subsidio de tarifa como en el subsidio de operación, donde aquel ajuste se calculará de la siguiente manera:

$$D = \left(1 - \frac{\sum_{i=1}^n KM_{Si}}{KM_T} \right) \times 100\%$$

Donde:

n cantidad de servicios que se suspenden, al menos 1.

KM_T = Es la cantidad de kilómetros comerciales de un mes tipo del programa de operación vigente para la unidad dentro de la cual estén aquellos servicios que gatillen el mecanismo.

KM_{Si} = Es la cantidad de kilómetros comerciales de un mes tipo del servicio *i*, del programa de operación vigente. Siendo el servicio *i*, aquel servicio cancelado.

Considerando lo anterior, los nuevos montos de subsidio serán:

$$\text{Nuevo Subsidio}_{M \text{ tarifa}} = \text{Subsidio}_{M \text{ tarifa}} \times D$$

$$\text{Nuevo Subsidio}_{M \text{ operación}} = \text{Subsidio}_{M \text{ operación}} \times D$$

Donde:

$\text{Nuevo Subsidio}_{M \text{ tarifa}}$ = es la nueva componente del subsidio mensual correspondiente al mes *M*, producto del descuento de servicios cancelados, destinada a rebajas tarifarias.

$\text{Nuevo Subsidio}_{M \text{ operación}}$ = es la nueva componente del subsidio mensual correspondiente al mes *M*, producto del descuento de servicios cancelados, destinada a la operación".

3.- MODIFÍCASE de acuerdo a lo indicado en la parte considerativa del presente acto, el punto 10 de las Condiciones de Operación, citadas anteriormente, en el siguiente sentido:

- Se reemplaza el verbo "cancelar" contenido en el párrafo 15, por la frase "poner término anticipado".
- Se reemplaza el texto "La cancelación" contenido en el párrafo 17, por "El término anticipado".
- Se reemplaza la conjugación verbal "cancelarán" contenido en el párrafo 17, por "terminarán anticipadamente".
- Se reemplaza el texto "a cancelar" contenido en el párrafo 17, por la frase "que se terminarán anticipadamente".

¹⁰ Entiéndase concluido el periodo de continuidad en aquella fecha en que comiencen a operar los servicios resultantes de un nuevo proceso de contratación, fecha que deberá ser comunicada al operador con al menos 5 días hábiles de anticipación.

¹¹ Entiéndase concluido el periodo de continuidad en aquella fecha en que comiencen a operar los servicios resultantes de un nuevo proceso de contratación, fecha que deberá ser comunicada al operador con al menos 5 días hábiles de anticipación.



TOMADO DE RAZÓN

Fecha: 09/01/2026

VICTOR HUGO MERINO ROJAS

Contralor General de la República (S)

4.- INCORPÓRASE los siguientes cinco párrafos al final del punto 10 de las condiciones de operación, en conformidad a lo señalado en la parte considerativa del presente acto:

"El Ministerio dispondrá el término anticipado del o los servicio(s) mediante acto administrativo fundado, el que será notificado al operador mediante correo electrónico informado por este último y que consta en el respectivo contrato de adscripción, disponiendo a su vez que le sean aplicables las "Condiciones de Operación para Servicios Cancelados respecto de los que se disponga dar Continuidad y para Servicios Terminados Anticipadamente".

Una vez que se haga efectivo el término anticipado de servicios, en base a lo establecido en el presente numeral, el Ministerio deberá ajustar el subsidio, por la diferencia existente entre la cantidad de kilómetros comerciales que se consideraron en el Plan Operacional Vigente para el cálculo del subsidio, y la cantidad de kilómetros comerciales resultante una vez que se haga efectivo el término anticipado¹².

En base a la proporción de la diferencia de kilómetros comerciales, se realizará un ajuste tanto en el subsidio de tarifa como en el subsidio de operación, donde aquel ajuste se calculará de la siguiente manera:

$$D = \left(1 - \frac{\sum_{i=1}^n KM_{S_i}}{KM_t}\right) \times 100\%$$

Donde:

n: cantidad de servicios que se suspenden, al menos 1.

KM_T = Es la cantidad de kilómetros comerciales de un mes tipo del programa de operación vigente para la unidad dentro de la cual estén aquellos servicios que gatillen el mecanismo.

KM_{S_i} = Es la cantidad de kilómetros comerciales de un mes tipo del servicio i, del programa de operación vigente. Siendo el servicio i, aquel servicio terminado anticipadamente.

Considerando lo anterior, los nuevos montos de subsidio serán:

$$\text{Nuevo Subsidio}_{M \text{ tarifa}} = \text{Subsidio}_{M \text{ tarifa}} \times D$$

$$\text{Nuevo Subsidio}_{M \text{ operación}} = \text{Subsidio}_{M \text{ operación}} \times D$$

Donde:

Nuevo Subsidio_{M tarifa} = es la nueva componente del subsidio mensual correspondiente al mes M, producto del descuento de servicios terminados anticipadamente, destinado a rebajas tarifarias.

Nuevo Subsidio_{M operación} = es la nueva componente del subsidio mensual correspondiente al mes M, producto del descuento de servicios terminados anticipadamente, destinada a la operación.

El operador podrá hacer uso de los recursos administrativos contenidos en la Ley N°19.880, a fin de objetar los actos administrativos que dispongan el término anticipado de servicios y de aquellos que dispongan el ajuste al subsidio antes referido; debiendo sujetarse a las formalidades de la Ley N°19.880, para efecto de su tramitación."

5.- INCORPÓRASE a continuación del Punto 11 "Asignación de los Servicios de conformidad al Artículo Cuarto Transitorio de la Ley

¹² Entiéndase efectivo el término anticipado en aquella fecha en que comiencen a operar los servicios resultantes de un nuevo proceso de contratación, fecha que deberá ser comunicada al operador con al menos 5 días hábiles de anticipación.



TOMADO DE RAZÓN

Fecha: 09/01/2026

VICTOR HUGO MERINO ROJAS

Contralor General de la República (S)

Nº20.696”, el punto que se transcribe más bajo, pasando a ser el actual punto 12 Anexos, el punto 13 de las Condiciones de Operación.

"12. CONDICIONES DE OPERACIÓN PARA SERVICIOS CANCELADOS RESPECTO DE LOS QUE SE DISPONGA DAR CONTINUIDAD Y PARA SERVICIO TERMINADOS ANTICIPADAMENTE

Para aquellos servicios que luego de ser cancelados, el Ministerio disponga que deben seguir operando mientras se efectúa un nuevo proceso de contratación en conformidad a lo establecido en el literal a) del punto 8.2 y para aquellos respecto de los que se haya resuelto terminar anticipadamente en conformidad al punto 10 y mientras no se haya hecho efectivo dicho término anticipado, se aplicarán las siguientes condiciones de operación especiales.

12.1 Debe entenderse incorporado el siguiente párrafo final del punto 5.1 de las Condiciones de Operación sobre "Fórmula de pago".

"El resultado del subsidio mensual derivado de la aplicación del presente punto, deberá ser reajustado haciendo los descuentos correspondientes a todas las sanciones que se encuentren totalmente afinadas, en los mismos términos y plazos indicados en el primer párrafo del literal d) del punto 8.2 de las Condiciones de Operación aplicable a las multas."

12.2 Las tablas de sanciones contenidas en los literales a) y b) del punto 8.2, serán reemplazadas, para los casos que se especifican, por las siguientes:

a) Para servicios cancelados a los que se haya resuelto dar continuidad, los incumplimientos asociados inicialmente a la sanción de cancelación, serán sancionados conforme a la siguiente tabla:

	Incumplimiento	Sanción	Observación
1	<i>El abandono de la prestación de los servicios de la unidad de negocio sin causa justificada, ni aprobada por el Ministerio.</i> <i>Por abandono se entiende el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio por un mes completo según lo establecido en el punto 4, igual a cero durante cinco o más días consecutivos; o un mes completo con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio, inferior a 0,2; o dos meses continuos con un promedio (en ese período) del</i>	<i>Descuento de un 100% por servicio abandonado, sobre el Subsidio mensual.</i>	<i>El descuento será aplicado al monto de subsidio, asociado al proceso de pago en curso.</i> <i>Debe considerarse en cada proceso de pago, todos aquellos procesos que se encuentren totalmente afinados, procediendo en los mismos términos y plazos indicados en el primer párrafo del literal d) del punto 8.2 de las Condiciones de Operación aplicable a las multas.</i>



	<i>indicador de frecuencia diario del servicio, igual o superior a 0,2 e inferior a 0,4.¹³</i>		
2	<i>La cesión del contrato o la subcontratación total del servicio</i>	<i>Descuento de 100%, sobre el Subsidio mensual.</i>	
3	<i>La remoción o desactivación del sistema AVL</i>	<i>Descuento de 100%, sobre el Subsidio mensual.</i>	
4	<i>La acumulación de veinte (20) amonestaciones por escrito de carácter grave en el periodo de doce (12) meses</i>	<i>Descuento de 100%, sobre el Subsidio mensual.</i>	
5	<i>La remoción o desactivación de la tecnología complementaria detallada en la sección 3.11 bajo las condiciones allí descritas.</i>	<i>Descuento de 100%, sobre el Subsidio mensual.</i>	

b) Para servicios cancelados a los que se haya resuelto dar continuidad y para aquellos terminados anticipadamente y mientras dicho término se haga efectivo, los incumplimientos asociados inicialmente a la sanción de amonestación por escrito de carácter grave serán sancionados conforme a la siguiente tabla:

	<i>Incumplimiento</i>	<i>Sanción</i>	<i>Observación</i>
1	<i>La entrega discordante de información respecto a lo levantado por el Ministerio según lo definido en el numeral 4.7</i>	<i>Descuento de 5%, sobre el Subsidio mensual.</i>	<i>En aquellos incumplimientos sancionados con un porcentaje de descuento al subsidio mensual, el descuento será aplicado al monto de subsidio, asociado al proceso de pago en curso.</i>
2	<i>No realizar la rendición de cuentas dentro del plazo señalado en el punto 5.2.2.2.</i>	<i>Multa por un monto de 5 U.F. por día de atraso.</i>	
3	<i>No entregar dentro de plazo los formularios a que se refiere el punto 5.2.2.1.</i>	<i>Multa por un monto de 5 U.F. por día de atraso.</i>	<i>Debe considerarse en cada proceso de</i>

¹³ Se excluyen de esta cláusula los servicios tipo inyección, nocturno y variante.



4	Cobro de tarifa superior a la establecida.	Descuento de 5%, sobre el Subsidio mensual.	pago, todos aquellos procesos que se encuentren totalmente afinados, procediendo en los mismos términos y plazos indicados en el primer párrafo del literal d) del punto 8.2 de las Condiciones de Operación aplicable a las multas.
5	Presentar una flota inferior a la mínima establecida, en un mes.	Descuento de 100%, sobre el Subsidio mensual.	
6	La no reposición de las garantías, de acuerdo a lo señalado en el punto 9, por cada dos días de atraso.	Multa por un monto de 5 U.F, por cada dos días de atraso.	
7	La interrupción no autorizada del servicio. Se entenderá por interrupción, el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio, igual o inferior a 0,05 durante un día; o diez días continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio inferior a 0,2; o cuarenta días continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio igual o superior a 0,2 e inferior a 0,4; o sesenta días continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio desde 0,4 y hasta 0,55. ¹⁴	Descuento de 10%, sobre el Subsidio mensual.	
8	No informar al Ministerio, dentro del plazo previsto, sobre la existencia de multas, fallos o medidas, de acuerdo a lo indicado en el literal v) del	Descuento de 5%, sobre el Subsidio mensual.	

¹⁴ Para los servicios tipo inyección, nocturno y variante, se considera una sanción al servicio principal que lo contiene.



	<i>punto 1.3.2.1 de este instrumento.</i>		
9	<i>No acreditar ante el Ministerio en la forma y plazo previsto en el literal v) del punto 1.3.2.1 de este instrumento, respecto del cumplimiento efectivo de las medidas, sanciones o multas decretadas por autoridades competentes por incumplimiento de obligaciones laborales o previsionales.</i>	<i>Descuento de 5%, sobre el Subsidio mensual.</i>	
10	<i>La acumulación de cinco (5) amonestaciones por escrito de carácter leve en el lapso de dos (2) meses o cada vez que se acumulen diez (10) en un plazo de tres (3) meses.</i>	<i>Descuento de 5%, sobre el Subsidio mensual.</i>	
11	<i>El incumplimiento de las obligaciones señaladas en las secciones denominadas "Datos e Información que se deberá transmitir y presentar al Ministerio" y "Funciones del Operador Tecnológico".</i>	<i>Descuento de 10%, sobre el Subsidio mensual.</i>	
12	<i>No supervisar la continuidad del servicio de un operador tecnológico acreditado, según lo establecido en el punto 4.2.3.</i>	<i>Descuento de 10% sobre el Subsidio mensual.</i>	
13	<i>Incumplimiento sistemático de un servicio. Se entenderá por incumplimiento sistemático de un servicio, el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia mensual</i>	<i>Descuento de 6%, sobre el Subsidio mensual.</i>	



	(ICF _M ^S), igual o inferior a 0,7. ¹⁵	
14	Incumplimiento sistemático de un período en un servicio. Se entenderá por incumplimiento sistemático de un período en un servicio, el hecho de que en un período determinado de un servicio se presente un indicador de frecuencia mensual, igual o inferior a 0,5. ¹⁶ Para el cálculo del indicador anteriormente descrito, se hará un promedio simple por período de los indicadores de frecuencia desagregados de cada servicio en el mes.	Descuento de 1%, sobre el Subsidio mensual.
15	La no presentación, dentro de plazo que establecerá el Ministerio en la Resolución de Acreditación, de la información mencionada en el numeral 4.	Descuento de 10%, sobre el Subsidio mensual.
16	Incumplimiento diario de un servicio. Se entenderá por incumplimiento diario, el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio, igual o inferior a 0,5. ¹⁷	Descuento de 1%, sobre el Subsidio mensual.
17	El incumplimiento de las obligaciones señaladas en la sección 3.11.	Descuento de 10%, sobre el Subsidio mensual.

15 Para los servicios tipo inyección, nocturno y variante, se considera una sanción al servicio principal que lo contiene

16 Para los servicios tipo inyección, nocturno y variante, se considera una sanción al servicio principal que lo contiene.

17 Para los servicios tipo inyección, nocturno y variante, se considera una sanción al servicio principal que lo contiene



12.3 A los servicios cancelados a los que se haya resuelto dar continuidad y para aquellos terminados anticipadamente y mientras dicho término se haga efectivo, no les será aplicable el punto 10 de las Condiciones de Operación."

6.- DÉJASE CONSTANCIA que, en todo lo no modificado por el presente acto, rigen las Condiciones de Operación establecidas mediante la Resolución Exenta N°1348, de 07 de mayo de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y sus posteriores modificaciones.

7.- NOTIFÍQUESE el presente acto administrativo al responsable u operador de servicios Empresa Transrural Valparaíso S.A, a fin de que se proceda a dar cumplimiento a todos y cada uno de los puntos que envuelve el presente acto.

8.- PUBLÍQUESE el presente acto administrativo en el sitio web (<http://www.dtptr.cl>).

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN Y PUBLÍQUESE EN EL SITIO WEB
[HTTP://WWW.DTPR.CL](http://www.dtptr.cl)



JUAN CARLOS MUÑOZ ABOGABIR
MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES



TOMADO DE RAZÓN

Fecha: 09/01/2026

VICTOR HUGO MERINO ROJAS

Contralor General de la República (S)