

C.A. Santiago

Santiago, dieciocho de enero de dos mil veintitrés.

A los folios N° 30, 31, 32, 33 y 34: a todo, téngase presente.

Vistos y teniendo presente:

Primero: Que comparece don Gaspar Humberto Godoy Ruz, abogado, en representación del Sindicato de Trabajadores Independientes Taxi Turismo Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez, en contra del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Secretaria Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel S.A., y SABA Aeropuerto Chile SPA, por el acto arbitrario e ilegal consistente en que los taxis básicos que se encuentran autorizados para prestar servicios de transporte de pasajeros al interior del Aeropuerto Internacional de Santiago realizan el cobro de su servicio por modalidad de tarifa fija, debiendo ceñirse al uso de taxímetros.

Para fundar su acción expone que la Sociedad comercial y de Servicios Telios Network Ltda, administradora de los counters destinados al servicio de taxis básicos, ofrece y vende tarifas fijas, pactadas, a los usuarios y pasajeros, lo que constituye una infracción a lo señalado en el Decreto N° 212 de 1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, pues este cuerpo normativo obliga a los taxis básicos a contar con un dispositivo electrónico, denominado taxímetro, para determinar el costo total de la carrera o servicio, y que esta práctica ya es habitual.

Además, señala que, esta actuación está amparada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, pues no obstante haber sido denunciadas estas prácticas, la labor de fiscalización de parte del ministerio es nula, respecto a la fiscalización de que los taxis, apenas tomen un pasajero, activen su taxímetro.

A su turno, la sociedad SABA Aeropuerto Chile SPA, administradora de la Vía Controlada del Aeropuerto también hace caso omiso no solo de la legislación vigente, sino que también, del cuerpo normativo particular que regula el uso de la Vía Controlada. Al respecto, se debe mencionar que todos los vehículos que hacen uso de la infraestructura vial denominada "Vía Controlada" deben enrolarse y acatar el "Reglamento de Uso". Este



Reglamento de uso dispone en su numeral 8 lo siguiente: *“En caso de incumplimiento al presente Reglamento, el Operador podrá aplicar al Usuario infractor, sanciones proporcionales a la gravedad de la falta cometida, clasificadas en faltas leves, faltas graves y faltas gravísimas, según se indica a continuación. Lo anterior, sin perjuicio de las sanciones que pudiesen resultar aplicables por las entidades competentes bajo la normativa respectiva.”*.

Asimismo, indica que la Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel S.A., también es garante del cumplimiento y observancia de la legislación nacional al interior del Aeropuerto, considerando como parte integrante éste, las vías y calles privadas, donde sólo pueden transitar los vehículos autorizados y, además, los espacios viales destinados para que los vehículos autorizados tomen y dejen pasajeros y usuarios del aeropuerto, existiendo falta de fiscalización y sanción, en atención a las facultades que se le otorgan en el Reglamento de Uso, confeccionado por la sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel S.A., y cuya ejecución, observancia y cumplimiento ha sido entregada a la empresa SABA.

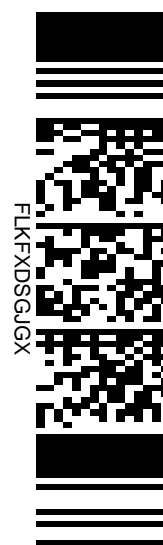
Denuncia como derecho fundamental conculcados los números 2, 3 y 21 del artículo 19 de la Constitución Política de la República.

En definitiva, solicita el cese el actuar ilegal y ordenar las acciones inmediatas de fiscalización por parte de todas las recurridas.

Segundo: Que evacua informe la recurrida SABA AEROPUERTO CHILE SPA y pide el rechazo del recurso, con expresa condenación en costas, por las razones que señala.

Refiere que, opera los estacionamientos para vehículos del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, según contrato celebrado con el concesionario de dicho recinto aeroportuario, Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel S.A.

Indica que, desde el mes de agosto de 2021 ha pasado a operar los diversos sectores del Aeropuerto de Santiago de infraestructura para el transporte público de pasajeros, en que funcionan los taxis y buses autorizados, que en su conjunto se denominan indistintamente “vías reguladas” o “vías controladas”.



FLKFXDSDGJGX

Señala que, no ostenta potestad pública alguna, no es concesionaria del recinto, y su rol dentro del Aeropuerto de Santiago es de prestador de servicios cuyo acreedor es el Concesionario.

En cuanto las vías reguladas, sintetiza que sus obligaciones contraídas se remiten a mantener operativo su equipamiento, lo que incluye barreras, bornas, cajeros, etc., gestionar la recaudación de la tarifa por su uso, enrolar y mantener registro de los prestadores de servicio de transporte terrestre de las vías, mantener el registro de entradas y salidas de cada uno de ellos, y hacer cumplir lo dispuesto en el Reglamento de Uso de Vías, en lo que le fuera aplicable y pertinente.

En forma preliminar, alega la caducidad de la acción de protección, al señalarse por el recurrente que el cobro de tarifa sin arreglo al taxímetro por los taxistas básicos es una “práctica habitual”, y “la falta de fiscalización de parte de las recurridas y de observancia de la ley y reglamentos” no se sitúa temporalmente en ningún periodo de tiempo específico. A lo anterior se suman las cartas de reclamo adjuntas al recurso, las cuales están datadas con fecha 07 de marzo de 2022, encontrándose superado con creces el plazo de interposición del recurso.

En subsidio, alega la falta de legitimación pasiva, en razón que, su rol es de prestador de servicios, los cuales se desarrollan casi exclusivamente en el sector de estacionamientos. Y, en relación a los hechos denunciados, no tiene control material ni jurídico de quienes son los prestadores de servicio de transporte autorizados y bajo qué condiciones comerciales los prestadores brindan el servicio público. Tampoco controla ni observa en lo ordinario lo que sucede y los acuerdos que se alcanzan dentro de la terminal entre pasajeros y conductores/empresas de transporte, ni es su deber hacerlo.

En relación al Reglamento de Uso de Vía Controlada agrega que, este tiene por objeto regular el uso de la infraestructura asociada al transporte público del aeropuerto por parte de sus usuarios autorizados, y es de obligado cumplimiento para todos ellos, y que solo es un documento que contiene parte de sus obligaciones contractuales para con el Concesionario, en tanto operador, pero no son reglas para sí, tanto porque no las ha dictado como porque no le son aplicables directamente, debido a que no presta el servicio de transporte. Comprendido de este modo, manifiesta que, la



consecuencia es que el único titular del derecho a exigir a SABA haga cumplir el Reglamento y sancionar el incumplimiento de dicha obligación es el Concesionario, y no así la recurrente.

En subsidio de lo anterior, alega la falta de idoneidad de los hechos imputados para producir la vulneración denunciada, afirmando que la conducta denunciada, esto es no sancionar a los taxis básicos por teóricamente no cumplir el Reglamento, no es apta ni idónea para producir el efecto de trasgredir el derecho del recurrente a desarrollar su actividad económica. Asevera que, lógicamente no se observa la relación causa-efecto menester para que prospere la acción constitucional.

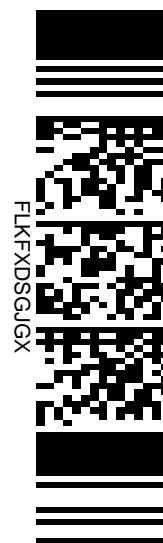
Asimismo, sostiene que la conducta reprochada no se encuentra probada, y aún, cuando se acreditase, no puede calificarse como una desigualdad de trato, puesto que no se ha concedido en caso alguno de un privilegio a los taxistas básicos en perjuicio de la recurrida ni esta ha sido excluida, limitada, o discriminada en ejercer su actividad económica.

Finalmente, alega que no existen medidas necesarias ni derecho que deba ser reestablecido.

Tercero: Que por orden de esta Corte evacuó informe la recurrida Sociedad Comercial y de Servicios Telios Network Ltda, solicitando el rechazo del recurso con expresa condenación en costas.

Refiere que entrega el servicio de “counter” de atención de pasajeros, el que es una instancia previa al uso de transportes de pasajeros.

Precisa que, en el caso de los buses de acercamiento, Transfer y la modalidad de taxi de turismo pueden establecer valores fijos y a su vez están facultados para vender el ticket en el mismo counter. Precisa que por lo que el pasajero sale del counter con un ticket en la mano, valorizado y pagado que le permitirá abordar el medio de transporte contratado. Explica que, en el caso de taxi básico, su función solo es informativa de las condiciones del servicio en cuanto a dirección de destino y un valor referencial (que incluye el monto de los taxímetros más el Tag), pero no se genera ningún ticket valorizado, no se recibe pago por el mismo ni está relacionado con un pasajero en particular. Esa referencia se hace mediante una papeleta que se entrega que señala expresamente que es un valor referenciado, pero que además está encriptado en un código QR.



En cuanto a la improcedencia del recurso, alega, en primer lugar, que los hechos afirmados por la recurrente no solo no se encuentran acreditados, sino además son inexistentes, por lo que, de este modo, aparece clara la necesidad de ventilar el asunto, en un procedimiento contencioso de lato conocimiento para asentar la existencia o no de los hechos afirmados y si ello vulnera algún derecho en general, entendiendo además que puedan surgir legítimos intereses respecto de terceras personas. Así las cosas, el presente recurso debe rechazarse por no ser la vía judicial idónea para el reclamo del recurrente.

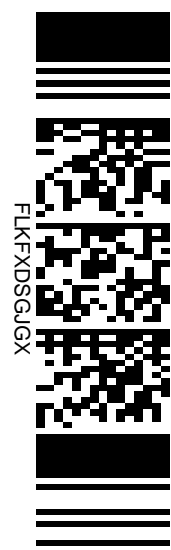
En subsidio, alega la caducidad de la acción constitucional por cuanto entre los documentos acompañados hay uno que es de 20 de mayo de 2022, enunciado como “boleta”, tratándose de un antecedente que excede de treinta días corridos considerada la presentación del recurso que ocurre el 23 de junio de 2022.

En subsidio de todo lo anterior, impetra la falta de legitimación pasiva, por cuanto no tiene facultades de fiscalización, y respecto del cobro de tarifas fija por transporte en Taxi Básico, se trata de la gestión de cada uno de esos medios de transporte, sus propietarios o conductores, sobre lo cual no tiene antecedente alguno de su ocurrencia y menos su modalidad.

Por otra parte, alega la falta de identidad entre los hechos imputados y la supuesta vulneración de derecho fundamentales que se pide protección, en atención a que resulta desajustado señalar que la emisión de una papeleta con un código QR que implica un valor referencial, como el mismo documento advierte, dirigido al uso de Taxis Básicos, sea una vulneración de algunos de los derechos supuestamente lesionados. Indica que no se impide, ni se afecta la actividad comercial de la recurrente y tampoco se afecta de manera alguna la igualdad ante la ley o derechos.

Finalmente, esgrime que, no hay medida concreta o petición concreta de impedimento vulneratorio alguno que deba ser suspendido.

Cuarto: Que evacúa informe doña Daniela Alfaro Collarte, abogada, en representación de Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel S.A.”, solicitando se rechace en todas sus partes, con expresa condenación en costas el presente recurso, por las razones que a continuación procede a exponer.



FLKFXDSDGJGX

Indica que la omisión denunciada dice relación con que no se han adoptado medidas respecto a los taxis básicos que operan en el aeropuerto, en tanto estarían prestando los servicios bajo la modalidad de tarifa pactada, es decir, sin sujeción ni observancia, para determinar el costo de sus servicios de transportes, a lo señalado por el taxímetro, el que, como indican, no estaría siendo utilizado por dichos taxis básicos de la Sociedad Comercial y de Servicios Telios Network Ltda., lo que constituiría una infracción al Decreto N° 212 de 1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Precisa que según consta del Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas N° 105 publicado en el Diario Oficial con fecha 21 de abril de 2015, la Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel S.A. (en adelante 3 indistintamente la “Concesionaria”, “SCNP” o “Nuevo Pudahuel”), sociedad anónima cerrada, es titular de la nueva concesión del Aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez (en adelante el “Aeropuerto”), para la ejecución, reparación, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada “Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago” (en adelante la “Concesión”), así como para la prestación y explotación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos asociados a ella; y el uso y goce sobre los bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a desarrollar la obra entregada en concesión y las áreas de servicio que se convengan, todo conforme a las Bases de Licitación de la Concesión del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, aprobadas por Resolución de la Dirección General de Obras Públicas (“DGOP”), actual Dirección General de Concesiones de Obras Públicas (“DGCOP” o “DGC”), del Ministerio de Obras Públicas (el “MOP”) N° 33 de fecha 17 de febrero de 2014 (en adelante, también, las “Bases de Licitación” o “BALI”).

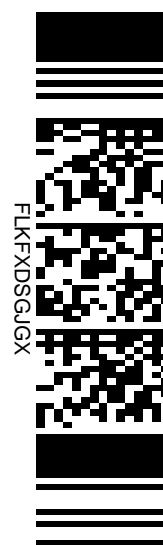
Expresa que, en dicho sentido, esta Concesionaria, sin perjuicio de otras disposiciones legales, se rige primeramente por lo que disponen las BALI, formando parte de las mismas la Ley de Concesiones de Obras Públicas contenida en el Decreto Supremo MOP N° 900 de 1996, que fijó el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado del Decreto con Fuerza de Ley MOP N°164 de 1991 y sus modificaciones; el Reglamento de la Ley de Concesiones aprobado por Decreto Supremo MOP N° 956 de 1997 y sus modificaciones; el Decreto con Fuerza de Ley MOP N° 850 de 1997 que fija el



Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N° 15.840 de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206 de 1960, Ley de Caminos, y sus modificaciones; y la Ley N° 16.752, Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y sus modificaciones, así como sus normas complementarias.

Puntualiza que, en conformidad con lo que disponen las BALI, la Concesionaria debe prestar y explotar los Servicios Aeronáuticos y no Aeronáuticos, los que se especifican su el artículo 1.10.9. Añade que dichos servicios se clasifican en los siguientes grupos: servicios aeronáuticos, servicios no aeronáuticos no comerciales y servicios no aeronáuticos comerciales. Agrega que, respecto de los servicios no aeronáuticos comerciales obligatorios, conforme al artículo 1.10.9.3.1. de las BALI, la Concesionaria debe prestarlos, en forma obligatoria durante toda la Etapa de Explotación de la Concesión señalada en el artículo 1.10 de las BALI, entre ellos, los servicios de gestión de la infraestructura asociada al Transporte Público, según letra g), el que fuese modificado posteriormente por la Resolución DGC N°1900/ (Exenta) de 06 de octubre de 2020 y por lo que indica el ORD. IF -EX AMB N° 0325/2022 de fecha 09 de febrero de 2022: *“g) Servicio de gestión de la infraestructura asociada al Transporte Público1 El Concesionario deberá explotar y gestionar la infraestructura y el equipamiento asociado al Transporte Público, que comprende lo siguiente: • Centro de Transporte: corresponde a la infraestructura ubicada entre los Edificios Terminales T1 y T2, y al poniente del emplazamiento de los Estacionamientos Cubiertos, según lo señalado en el Anteproyecto Referencial entregado por el MOP, a la cual confluirán para tomar y dejar pasajeros, buses distintos del sistema de Transporte Público Metropolitano de la ciudad de Santiago, en adelante “Buses de Transporte Público”.*

Explica que, en el marco de lo que dispone la citada letra g) del artículo 1.10.9.3.1. de las BALI , con fecha 17 de diciembre de 2020, suscribió con el recurrente el “Contrato de prestación de servicios de operación, recaudación y mantenimiento y de comodato de counters asociados a la vía controlada, N° 3774” (el “Contrato N° 3774”), por el que, tal como lo indica su nombre, se le encomienda la prestación de los servicios de operación, conservación y mantenimiento de algunos de los counters que forman parte de la



infraestructura de la Vía Controlada del Aeropuerto, considerando que el actor representa a más del 51% de los taxis turismo que prestan servicios regularmente en el aeropuerto.

En este sentido, refiere que su representada entregó en comodato al recurrente diversos inmuebles que forman parte de la infraestructura de la vía controlada, en los que el actor prestaría los servicios de venta de tickets del servicio de transporte de taxi de turismo, prestado mediante los vehículos que se encuentren estacionados y esperando su turno en la fila dentro de las vías exclusivas correspondientes.

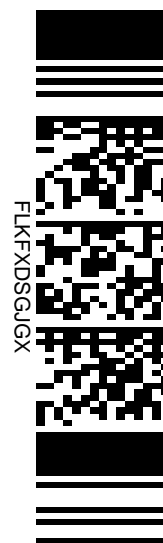
Sostiene que los hechos denunciados mediante el presente arbitrio constitucional deben ser conocidos en un proceso contencioso de lato conocimiento.

Niega que se hubieran afectado de alguna manera las garantías constitucionales y derechos fundamentales de los recurrentes, en cualquier sentido. Asimismo, desestima actuación ilegal o arbitraria de su parte, respecto a tolerar e incluso amparar una supuesta infracción a lo señalado en el D212 MTT y de venta de tarifas fijas, pactadas, a los usuarios y pasajeros de los taxis básicos que operan en el aeropuerto.

Además, enfatizó que el recurrente conoce de los hechos que motivaron su propio recurso hace al menos 4 meses atrás a la presentación de recurso, por lo que resulta completamente extemporánea la interposición del mismo, situación que se ve reafirmada dado que el recurrente, con fecha 07 de marzo de 2022 envió varias cartas a su representada, haciendo presente los mismos hechos indicados en la presente acción constitucional.

Reitera que, los hechos denunciados por el actor, se originaron con al menos 4 meses previos al día 23 de junio del año en curso, que es la fecha de interposición del recurso, data en que esa parte pretende comenzar a contar el plazo de 30 días para la presentación del recurso de autos, por lo que el recurso interpuesto es extemporáneo.

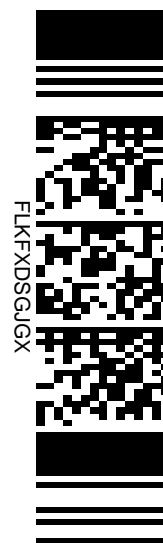
Concluye que, la acción constitucional deducida resulta improcedente y debe rechazarse, pues no precisa cuál o cuáles serían los actos u omisiones arbitrarios y/o ilegales imputables a Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel S.A. por lo que la acción constitucional no puede prosperar.



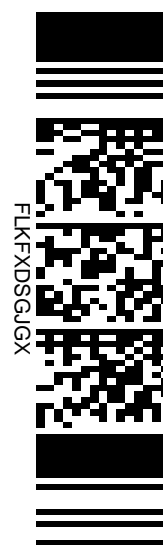
Quinto: Que informa don Francisco Villegas Valle, abogado en representación de la parte recurrida el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (el “MTT”), solicita se desestime el recurso de protección que ha sido incoado en contra de su representada.

A fin de dar un acabado contexto expuso la normativa que ese Servicio ha adoptado las diversas actividades de fiscalización dentro del marco de sus competencias, referidas a los taxis básicos; las facultades que le asisten para ejecutar las tareas de fiscalización; los diversos programas de fiscalización y los resultado de éstos, y por último se expondrán los alcances de los trámites de homologación y las facultades de fiscalización para la venta de bienes que no han sido sometidos a ese proceso.

En este contexto, señala que el ordenamiento jurídico ha dotado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, superior jerárquico de la Subsecretaría en conformidad a lo dispuesto por el artículo 24 de la Ley N° 18.5751 amplias potestades para regular las materias propias del transporte, entre las cuales pueden señalarse el artículo 24 Ley N° 18.575, el que dispone: *“En cada Ministerio habrá una o más Subsecretarías, cuyos jefes superiores serán los Subsecretarios, quienes tendrán el carácter de colaboradores inmediatos de los Ministros. Les corresponderá coordinar la acción de los órganos y servicios públicos del sector, actuar como ministros a) Establecer condiciones y dictar la normativa dentro de la que deben operar los servicios de transporte público de pasajeros; b) Dictar normas operacionales, de conformidad a ciertos parámetros generales que se señalan en la ley; y c) Disponer el uso de las vías para determinados tipos de vehículos y/o servicios, con el propósito de mejorar el funcionamiento del servicio de transporte de pasajeros, así como también para reglamentar todos los elementos complementarios, de apoyo o anexos al transporte, y que se refieren a su administración y gestión”*. Expresa que este marco jurídico y las competencias derivadas se encuentran contenidas en diversos cuerpos legales. Asevera que, en lo particular, de conformidad a lo establecido en la Ley N° 18.059, que le asigna al Ministerio del ramo, un carácter rector del tránsito a nivel nacional. Así, en su artículo primero se prescribe que: el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones será el organismo normativo nacional encargado de proponer las políticas en materia



de tránsito por calles y caminos y demás vías públicas o abiertas al uso público y de coordinar, evaluar y controlar su cumplimiento. En esta calidad le corresponderá, especialmente, ejercer las siguientes atribuciones: a) Proponer al Presidente de la República las políticas, planes y programas relativas a tránsito público; b) Controlar y fiscalizar el cumplimiento de las acciones enumeradas en la letra anterior y evaluar sus resultados; c) Estudiar y proponer las normas legales y reglamentarias necesarias para llevar a cabo una adecuada política de tránsito público; d) Dictar, por orden del Presidente de la República, las normas necesarias e impartir las instrucciones correspondientes para el adecuado cumplimiento de las disposiciones relativas al tránsito terrestre por calles y caminos, y e) Las demás funciones que le encomienden las leyes. Por su parte, el artículo 2º del mismo texto legal citado, dispone los aspectos centrales de lo relativo al ejercicio de las labores de fiscalización, señalando lo siguiente: *“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones coordinará la acción de las diversas autoridades en materia de tránsito y fiscalizará la adopción de las resoluciones y medidas administrativas que ellas dicten en estas materias. En ejercicio de estas facultades el Ministerio, mediante una resolución fundada, podrá dejar sin efecto las medidas adoptadas por dichas autoridades y, en su caso, disponer las que deberán reemplazarlas.”* Asevera que, el marco legal confiere la facultad de fiscalizar el cumplimiento de la normativa del tránsito, como lo es respetar el fiel cumplimiento de las normas pertinentes para la circulación, en lo particular, el artículo 4º en su inciso 1º de la Ley de Tránsito, expresamente señala que: *“Carabineros de Chile y los Inspectores Fiscales y Municipales serán los encargados de supervigilar el cumplimiento de las disposiciones a que se refiere la presente ley, sus reglamentos y las de transporte y tránsito terrestre que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o las Municipalidades, debiendo denunciar, al Juzgado que corresponda, las infracciones o contravenciones que se cometan (...)”*. Asimismo, hizo presente que el artículo 87 del Decreto Supremo N° 212 de 1922, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros, confiere las mismas facultades de fiscalización a Carabineros e Inspectores para velar por el cumplimiento de las disposiciones contenidas en dicho cuerpo normativo.

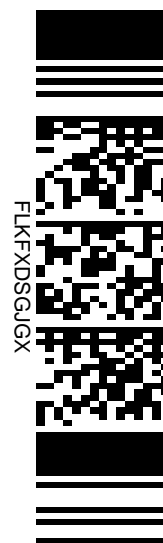


Refuerza el mandato entregado a los Inspectores Fiscales del Programa Nacional de Fiscalización, en adelante “PNF”, la modificación legal incorporada a través de la Ley N° 21.083, que les reconoce a estos la calidad de Ministros de Fe, y que señala al efecto que “(...) *los inspectores fiscales del Programa Nacional de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cualquiera sea su modalidad de contratación, tendrán la calidad de ministros de fe(...)*”, en el contexto de la labor de fiscalización.

Añade que además se debe considerar lo dispuesto en el N° 22 del artículo 200 de la Ley del Tránsito, que dispone si en la fiscalización en la vía pública se verifica que el taxi no posee taxímetro estando obligado a llevarlo, no tener éste el sello de la autoridad o que se encuentre acondicionado o adulterado de manera que no marque la tarifa reglamentaria, es una infracción grave, y cuya sanción aparejada va desde 1 a 1,5 unidades tributarias mensuales.

Señala que sin perjuicio de las sanciones que puedan aplicar los Juzgados de Policía Local, recién señaladas, los infractores también pueden ser objeto de sanciones administrativas de las que es competente para su aplicación el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectivo, pudiendo ser procedente la sanción de suspensión del servicio o del vehículo por la adulteración del taxímetro letra e), del artículo 91, del Decreto N°212/1992 del MTT. De esta forma, sostiene que en virtud a las normas antes citadas, se puede concluir que a esta autoridad tiene la facultad de fiscalizar en avenidas, calle o caminos el cabal cumplimiento de la normativa del tránsito, respecto de los diversos vehículos que por ellas transiten, incluyéndose los taxis básico, labor que es diariamente realizada por los inspectores fiscales del PNF, que fiscalizan el cumplimiento de la normativa de transportes sobre seguridad, condiciones técnicas de los vehículos y la calidad de los servicios de transporte terrestre.

Refiere que la Subsecretaría de Transportes, por medio del Programa Nacional de Fiscalización realiza y ha realizado constantes y periódicos controles de fiscalización a fin de acreditar que estas cumplen con los requisitos que la normativa exige para la circulación en la vía pública, haciendo presente que dichos controles se mantendrán y aumentarán, tanto en el Aeropuerto de Santiago como en otros puntos de relevancia.



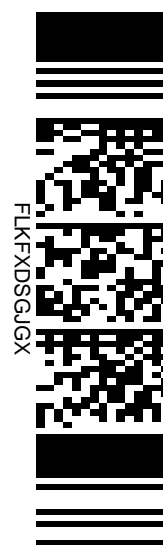
Manifiesta que un presupuesto de procedencia de la acción de protección es que exista una acción u omisión ilegal y/o arbitraria que implique una privación, perturbación o amenaza en el ejercicio de un derecho fundamental tutelado, en la especie, a no existir esta amenaza, privación o perturbación de una garantía constitucional se debe rechazar de plano la acción de protección interpuesta por la recurrente, toda vez que se ha acreditado latamente que este Servicio ha realizado y seguirá realizando labores de fiscalización por parte del Programa Nacional de Fiscalización, a fin de acreditar el cumplimiento normativo para circulación de taxis básicos.

Finalmente, concluye que ese Servicio, en el ejercicio de sus facultades se encuentra habilitado para realizar acciones de fiscalización a taxis básicos. Por tal motivo, precisa que el recurso interpuesto carece de fundamento por cuanto no se configura el presupuesto planteado de una omisión ilegal o arbitrario por parte de la Subsecretaría de Transportes, como ha quedado de manifiesto en el desarrollo de su informe.

Indica que, no existe vulneración a los derechos constitucionales señalados por la recurrente, por cuanto se realizan y se seguirán efectuando las labores de control y fiscalización de motos, de modo que no podría señalarse que exista una vulneración a los derechos indicados.

Manifiesta que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, realiza y ha realizado por medio del Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transporte, múltiples controles de fiscalización tanto a taxis básicos como a los otros modos de transporte público de pasajeros que se encuentran en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, tutelando que exista cabal cumplimiento a la normativa del ramo. La simple alegación sobre supuesta falta de fiscalización por parte de este servicio en el Aeropuerto de Santiago efectuada por los recurrentes, no se basta en sí misma para poder configurar un elemento probatorio que permita acreditar la alegación vertida, especialmente por la circunstancias y antecedentes aportados en estos autos, lo que acreditan el contante y permanente actuar fiscalizador del Ministerio por medio del Programa Nacional de Fiscalización.

Reitera que, al existir plena constancia del rol fiscalizador de parte de este Servicio, respecto de los servicios de transporte público en las diversas modalidades de taxis, tanto en el aeropuerto, no puede considerarse que



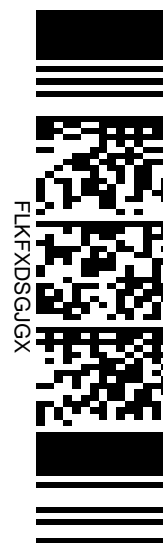
exista una omisión en el deber fiscalizador que tiene el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En definitiva, alude que bajo ninguna circunstancia se ha verificado una afectación a las garantías constitucionales invocada por el recurrente. De esta forma, no se configuran los presupuestos necesarios para la pertinencia de la acción de cautela constitucional, ya que no existe una omisión arbitraria o ilegal como la señalada por el recurrente.

Sexto: Recurrentemente se viene sosteniendo por esta Corte que el recurso de protección de garantías constitucionales establecido en el artículo 20 de la Constitución Política de la República, constituye jurídicamente una acción cautelar destinada a amparar el legítimo ejercicio de las garantías y derechos preexistentes que en esa misma disposición se enumeran, mediante la adopción de medidas de resguardo o providencias para restablecer el imperio del derecho y asegurar la debida protección del afectado ante un acto u omisión arbitrario o ilegal que prive, perturbe o amenace dicho ejercicio.

Conforme a lo anterior, para la procedencia del recurso de protección se requiere la concurrencia copulativa de los siguientes requisitos de fondo: a) que se compruebe la existencia de una acción u omisión reprochada; b) que se establezca la ilegalidad o arbitrariedad de esa acción u omisión; c) que de la misma se siga directo e inmediato atentado (privación, perturbación o amenaza) contra una o más de las garantías constitucionales invocadas y protegibles por esta vía; y d) que la Corte esté en situación material y jurídica de brindar la protección.

Séptimo: Sobre la existencia del acto que motiva la interposición del presente recurso no existe discusión, que corresponde al accionar ilegal de parte de Sociedad Comercial y de Servicios Telios Network Ltda, relativa al cobro de viajes de los taxis básicos desde el aeropuerto sin la utilización del debido taxímetro, lo que en su parecer vulnera y lesiona gravemente la garantía constitucional contemplada en el artículo 19 N° 21 de la Constitución Política de la República.

Asimismo, recurre de la omisión de la labor de fiscalización del correcto funcionamiento del servicio de taxis básicos está entregado, por la ley, a la sazón el Decreto N° 212 a, entre otros, al Ministerio de Transportes y



FLKFXDSDGJGX

Telecomunicaciones, y especialmente a la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones.

Además, añade que la Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel S.A., también es garante del cumplimiento y observancia de la legislación nacional al interior del aeropuerto, considerando como parte integrante éste, las vías y calles privadas, donde sólo pueden transitar los vehículos autorizados y, además, los espacios viales destinados para que los vehículos autorizados tomen y dejen pasajeros y usuarios del aeropuerto.

Precisa que, infringe también la normativa la sociedad concesionaria Saba Aeropuerto Chile SPA, en su rol de administradora y titular de la concesión de la obra vial denominada “vía controlada”, la que cuenta con un Reglamento de Uso, confeccionado por la sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel S.A., y cuya ejecución, observancia y cumplimiento ha sido entregada a la empresa SABA.

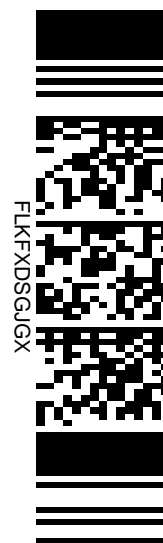
Manifiesta que la falta de fiscalización de parte de las recurridas y de observancia de la ley y reglamentos, constituye una omisión arbitraria e ilegal, pues tanto la ley, respecto al Ministerio de Transportes, y el Reglamento de uso de la vía, como de Nuevo Pudahuel y Saba, les concede facultades fiscalizadoras y sancionadoras, las recurridas han decidido, arbitrariamente, no ejercer su rol, lo que nos lleva a una omisión que, además es ilegal.

En consecuencia, puntualizó que las recurridas, ya sea por su acción y omisión, arbitraria e ilegal, vulneran la garantía constitucional señalada en el artículo 19 N° 21 de nuestra Constitución Política, en directo perjuicio y menoscabo de su representada.

En cuanto a la extemporaneidad:

Octavo: Que, en lo concerniente a la extemporaneidad, el Auto Acordado sobre Tramitación y Fallo del Recurso de Protección de Garantías Constitucionales establece que la presente acción deberá interponerse en el plazo fatal de 30 días corridos desde el hecho que lo motiva, o desde que se tuvo conocimiento del mismo.

Noveno: Basta para rechazar la extemporaneidad reclamada, considerar que el acto u omisiones recurridas son las que han sido precisadas con antelación, aunado a que aquélla se mantiene vigente hasta el día de hoy, aparece que el presente arbitrio fue presentado dentro del



plazo que contempla el Auto Acordado que rige la materia, por cuanto mientras la anterior no sea revertida se mantiene el derecho para el actor para recurrir de protección denunciando una eventual ilegalidad y arbitrariedad existente en su contra.

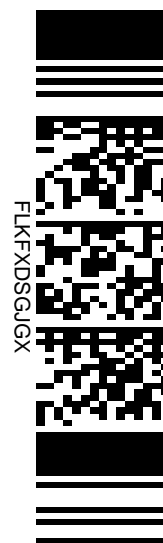
En cuanto a la falta de legitimación pasiva de las recurridas:

Décimo: Que las recurridas alegaron la falta de legitimación pasiva, la que será desestimada en atención a los actos u omisiones que fueron denunciados por la recurrente e indicados en la motivación séptima.

En cuanto al fondo:

Undécimo: Que, establecido lo anterior, cabe analizar si en la especie, ha existido acto u omisión que vulnerare las garantías fundamentales alegadas por el recurrente.

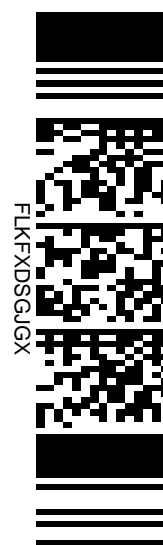
Como una cuestión previa y fundamental para entrar al conocimiento del asunto, es menester explicitar que el recurso de protección es una acción de naturaleza cautelar, urgente y no declarativa, de modo que no es posible a través de este procedimiento, obtener un pronunciamiento en el que se dirima la existencia del derecho invocado, su validez y en general, las materias cuyo fallo requiere una discusión y tramitación en un juicio de lato conocimiento. En efecto, la procedencia de la acción de protección de garantías constitucionales, requiere la existencia de un derecho indubitado en favor del actor y, sólo de concurrir tal derecho corresponde determinar si se dan o no los demás requisitos para otorgar la cautela requerida, pues como lo ha sostenido la Corte Suprema *“la acción de cautelar de derechos constitucionales impetrada en autos constituye un arbitrio destinado a dar protección respecto de derechos que se encuentran indubitados y no discutidos”*. (Rol N° 27.451-2014, de 14 de enero de 2015). En el mismo sentido, el Tribunal Constitucional ha fallado que la naturaleza jurídica del recurso de protección es la de *“una acción cautelar, para la defensa de derechos subjetivos concretos, que no es idónea para declarar derechos controvertidos, sino tan sólo para restablecer el imperio del derecho y asegurar la debida protección del afectado, en presencia de una acción u omisión arbitraria o ilegal, que amerita una solución urgente”* (Rol N° 2538-2014 de 9 de septiembre de 2014).



Duodécimo: Que para que pueda prosperar el recurso de protección del artículo 20 de la Constitución Política de la República debe existir un acto u omisión arbitrario o ilegal y que signifique una “privación” o una “perturbación” o una “amenaza” en el legítimo ejercicio de alguno de los derechos constitucionales asegurados y garantidos por el recurso y que esa privación, perturbación o amenaza conculque o afecte precisamente, o sea, de modo real, efectivo o inminente el legítimo ejercicio de los derechos que garantiza la Carta Fundamental y el restablecimiento del imperio del derecho debe serlo en un procedimiento sumario y rápido, sin perjuicio de los demás derechos que el afectado pueda hacer valer ante la autoridad o los tribunales correspondientes. La “arbitrariedad” indica carencia de razón en el actuar u omitir, falta de proporción entre los motivos y el fin o finalidad que alcanza, ausencia de ajuste entre los medios empleados y el objetivo a obtener, o sea, una actuación carente de fundamento (El Recurso de Protección, Eduardo Soto Kloss, página 189). Lo “ilegal” se da en el ámbito de los elementos reglados de las potestades jurídicas; es decir, de lo contrario a la ley; en otras palabras, el actuar u omitir es ilegal cuando fundándose en algún poder jurídico que se posea o detenta, se excede en su ejercicio, cualquiera sea el tipo, modo o manera que el exceso adopte (obra precedentemente citada, página 239)

Decimotercero: Que conforme lo expuesto con antelación y dada la naturaleza de lo que se discute, resulta plenamente plausible que las partes tengan apreciaciones distintas respecto de los deberes de fiscalización de parte del Ministerio de Transporte y del cumplimiento de la normativa vigente de parte de los demás recurridos, de conformidad con lo previsto en el Decreto N° 212 de 1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Dado que para que proceda el recurso de protección se requiere que se hayan realizado actos u ocurrido omisiones, con carácter de arbitrarios o contrarios a la ley, que realmente priven, perturben o amenacen *el debido ejercicio de un derecho indubitado* y no disputado de los afectados -dado que no aparecen determinados como derechos preexistentes, sino claramente controvertidos por los recurridos-, que se encuentren garantizados y amparados en el texto constitucional, no siendo esta acción cautelar una instancia para constituir ni declarar derechos, sino para proteger aquellos que



resulten como no discutidos.

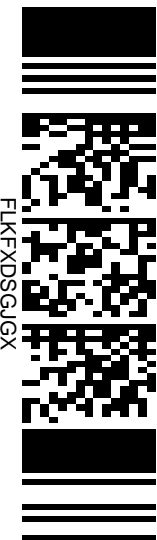
Decimocuarto: Que, en este orden de ideas, lo reclamado por este medio extraordinario escapa lo propio de un recurso de protección, en atención a que se limita su decisión respecto de situaciones cuya arbitrariedad e ilegalidad sean evidentes -lo que no ha acontecido respecto de los presupuestos fácticos referidos con antelación por el recurrente- y, en consecuencia, su improcedencia para declarar o constituir situaciones jurídicas nuevas o declarar derechos permanentes a favor de las partes.

Decimoquinto: Que es en este sentido, que el recurso de protección jamás debe pronunciarse sobre cuestiones de fondo sobre los derechos fundamentales amagados, ya que sólo se supeditarán a una decisión formal como alternativa a la autotutela, acerca de cómo se ha producido una vulneración de derechos, no pudiendo esta Corte pronunciarse sobre hechos controvertidos por los recurridos, situación ajena a esta acción de protección desde que requerirán una instancia de lato conocimiento, procedimiento que no se aviene con su objetivo de ser un remedio pronto y eficaz que preste inmediato amparo a un eventual afectado.

De esta forma para la procedencia de la acción cautelar deducida es requisito indispensable que los actos que motivan su ejercicio estén plenamente establecidos y en el presente caso, en cuanto a los supuestos antes aludidos, aquello no sucede, toda vez que no existen antecedentes que constituyan evidencia de que los recurrentes sufrieron afectación a los derechos que estima conculcados.

En efecto, la naturaleza de la acción recién indicada y el procedimiento especial dispuesto para su tramitación, determinan que no sea procedente emplear esta vía para la solución del conflicto *sub lite*, puesto que las materias en que se basa el libelo exceden el ámbito de este recurso, ya que conforme se ha ido expresando en este fallo, se trata de una controversia que requiere de pruebas, discusión y análisis propios de un procedimiento contradictorio, de lato conocimiento, en que se podrá determinar los alcances de las circunstancias anotadas con antelación.

Decimosexto: Que la parte recurrente interpuso en relación a estos mismos hechos y recurridos, recurso de protección Rol N° 79656-2022, el que



fue resuelto por esta Corte de Apelaciones con fecha dos de junio de dos mil veintidós, bajo el siguiente tenor:

“1°) Que el recurso de protección tiene por objeto restablecer el imperio del derecho cuando éste ha sido quebrantado por actos u omisiones arbitrarias o ilegales que amenazan, perturban o privan del ejercicio legítimo de alguna de las garantías taxativamente numeradas en el artículo 20 de la Constitución Política de la República, dejando a salvo las demás acciones legales.

2°) Que los hechos descritos en la presentación y las peticiones que se formulan a esta Corte exceden las materias que deben ser conocidas por el presente recurso atendida su naturaleza cautelar, por lo que no será admitido a tramitación”.

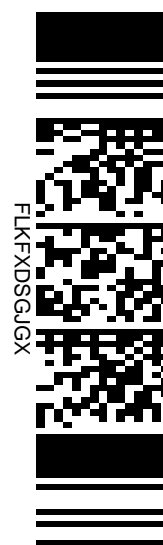
Decimoséptimo: Que, por lo anterior, no se vislumbra un acto ilegal o arbitrario de parte de la recurrida, sin perjuicio de las acciones ordinarias que se puedan ejercer en un juicio de lato conocimiento para el caso que se concluya que el servicio prestado no es el adecuado.

Decimooctavo: Que, a mayor abundamiento, no es posible en base a los razonamientos precedentes, tener por configurado un derecho indubitado el que se pueda brindar protección, por lo que se rechazará la acción como se dirá a continuación.

De conformidad, asimismo, con lo que disponen el artículo 20 de la Constitución Política de la República y el Auto Acordado, sobre Tramitación y Fallo del Recurso de Protección de Garantías Constitucionales, **se rechaza** el recurso de protección deducido por don Gaspar Humberto Godoy Ruz, abogado, en representación del Sindicato de Trabajadores Independientes Taxi Turismo Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez en contra del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Secretaria Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel S.A., y SABA Aeropuerto Chile SPA

Regístrese, comuníquese y archívese.

Protección N° 86194-2022





FLKFXDSDGJGX

Pronunciado por la Sexta Sala de la Corte de Apelaciones de Santiago integrada por los Ministros (as) Antonio Ulloa M., Veronica Cecilia Sabaj E. y Abogado Integrante Cristian Luis Lepin M. Santiago, dieciocho de enero de dos mil veintitrés.

En Santiago, a dieciocho de enero de dos mil veintitrés, notifiqué en Secretaría por el Estado Diario la resolución precedente.



Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en <http://verificadoc.pjud.cl> o en la tramitación de la causa.
A contar del 11 de Septiembre de 2022, la hora visualizada corresponde al horario de verano establecido en Chile Continental. Para Chile Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Salas y Gómez restar 2 horas. Para más información consulte <http://www.horaoficial.cl>.