



CREA UN PROGRAMA ESPECIAL DE TRANSFORMACIÓN TECNOLÓGICA PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO MAYOR PRESTADOS EN REGIONES Y REGIÓN METROPOLITANA EXCLUIDA LA PROVINCIA DE SANTIAGO Y LAS COMUNAS DE SAN BERNARDO Y PUENTE ALTO, Y APRUEBA METODOLOGÍA PARA SU IMPLEMENTACIÓN.

VISTO: Lo dispuesto en el Decreto Ley N° 557, de 1974, del Ministerio del Interior; el D.F.L. N° 279, de 1960 y el D.F.L. N° 343, de 1953, ambos del Ministerio de Hacienda; la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, N° 18.575, 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° 20.378, que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros; el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que aprueba el Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros; la Ley N° 21.516, que establece el presupuesto del sector público para el año 2023; el artículo 3° de la ley N° 18.696; el Decreto Supremo N° 4, de 2010, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y Hacienda, que Reglamenta Programa de Apoyo al Transporte Regional; la Resolución N° 7 de 2019 de la Contraloría General de la República; y demás normativa aplicable.

CONSIDERANDO:

1. Que, el año 2009 fue publicada la ley N°20.378, que crea un Subsidio Nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, reconociendo –a través de un texto legal- la relevancia que tiene el transporte público de manera transversal para las personas, actividades y zonas de nuestro país. En efecto, el propio mensaje de la citada Ley, recoge esta idea, señalando que *“El transporte público remunerado de pasajeros es un servicio que influye en forma sustancial en el desarrollo de las diversas actividades que enfrentan y realizan las personas en su vida cotidiana. Esta influencia no solo se observa y determina en aquellas condiciones del transporte de pasajeros, como son los tiempos de desplazamiento, los tiempos de espera, las capacidades de transporte, sino que, además, es un factor determinante en el presupuesto de cada hogar y de cada persona que utiliza este medio a lo largo del territorio nacional”*.

2. Que, resulta ser un interés prioritario del Estado instar el uso del transporte público de pasajeros, lo anterior, por

múltiples razones, dentro de las cuales se encuentra su ventaja en términos del uso del espacio vial, de la energía, de la descongestión vehicular y capacidad de movilización.

3. Que, para tales efectos, se han implementado diversos mecanismos regulatorios para el transporte público de pasajeros, dentro de los cuales se encuentran aquellos establecidos en el artículo 3° de la ley N°18.696, constituidos principalmente por procedimientos de licitación pública para la concesión del uso de vías para el funcionamiento de sistemas de transporte público de pasajeros; así como también los denominados "perímetros de exclusión", cuya incorporación procede en aquellos casos en que se requiere de un ordenamiento y/o mejora en la calidad de los servicios de transporte público de pasajeros, o bien incorporar el efecto de subsidios u otros beneficios en las tarifas cobradas a los usuarios, en determinadas zonas urbanas y/o rurales donde no se encuentre vigente una concesión de uso de vías.

4. Que, a esta fecha se encuentran en operación o prontos a iniciarse, perímetros de exclusión en distintas ciudades a lo largo de todo el país, en áreas no comprendidas en la Red Metropolitana de Movilidad de la Región Metropolitana (que contempla la Provincia de Santiago, y las comunas de San Bernardo y Puente Alto). Mientras que, en otras localidades, actualmente aún se encuentra vigente la herramienta regulatoria del artículo 1° bis del Decreto Supremo N° 212 de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a la espera de la pronta gestión de futuros perímetros de exclusión. Por último, existe otro grupo de servicios que opera en el marco del estatuto general de regulación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, contenido en el referido Decreto Supremo N°212 de 1992.

5. Que, si bien las nuevas regulaciones de los diversos sistemas de transporte regional vigentes, así como también las futuras, han significado un gran avance en lo que a operación y gestión de los sistemas de transporte locales respecta, se requiere la adopción de acciones especiales adicionales destinadas a expandir y dotar a las regiones y a sus sistemas de transporte público de pasajeros, de equipos y servicios tecnológicos complementarios de apoyo al transporte público, así como el desarrollo de estudios, consultorías asociadas a la implementación de dichos equipos y servicios, o pruebas que permitan dar certezas y seguridad en cuanto a la calidad de los datos obtenidos, procesos, equipos y servicios tecnológicos relacionados.

Por medio de lo anterior, se permitirá mejorar las condiciones de movilidad, seguridad y calidad de vida de sus usuarios, disminuyendo las brechas entre los servicios de transportes existentes en la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo Puente Alto y, las demás regiones del país.

6. Que, de esta manera, se ha determinado la necesidad de implementar un programa especial del artículo 5° de la Ley N° 20.378, el que tiene por objeto introducir una mejora sustancial en cuanto a la experiencia de viaje de los usuarios de servicios de transporte público de pasajeros que actualmente operan en las diversas regiones del país y en la Región Metropolitana excluida la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto; incluyendo tanto aquellos servicios sometidos a sistemas regulados como aquellos sometidos al estatuto reglamentario general del Decreto Supremo N° 212 de 1992, dispuesto por este Ministerio.

Lo anterior, atendida la imperiosa necesidad de mejorar el estándar en la prestación del servicio, seguridad e información al usuario ofrecidos a la población, estimando que, la inclusión de equipos y servicios

tecnológicos complementarios de apoyo al transporte público, junto al desarrollo de estudios o consultorías asociadas y ejecución de pilotos o pruebas, y las regulaciones necesarias para su diseño, operación y funcionamiento, constituyen un paso fundamental para ello.

Para la materialización de los fines antes expuestos, se entregará un subsidio complementario de aquel percibido en el marco del artículo 3° literal b), entre otros subsidios de la Ley N°20.378, a los operadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros que resulten seleccionados, destinado a la mejora del estándar de operación de aquellos servicios que incorporen equipos y servicios tecnológicos complementarios de apoyo al transporte público de pasajeros objeto de este programa.

7. Que, en atención a los argumentos expuestos, mediante el presente acto se creará el "**PROGRAMA ESPECIAL DE TRANSFORMACIÓN TECNOLÓGICA PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO MAYOR PRESTADOS EN REGIONES Y REGIÓN METROPOLITANA EXCLUIDA LA PROVINCIA DE SANTIAGO Y LAS COMUNAS DE SAN BERNARDO Y PUENTE ALTO**"; en aplicación de la figura residual "(...)otros programas que favorezcan el transporte público, la seguridad o la educación vial (...)", a que se refiere el inciso primero del artículo 5° de la ley 20.378; estableciéndose además las consideraciones técnicas, metodológicas y demás requeridas en el marco de la ley N° 20.378 para la distribución de recursos entre diversos proyectos, su implementación y operación.

Ello, teniendo presente lo indicado en el artículo 2° del Decreto Supremo N° 4 de 2010, el que dispone que el Ministerio, "(...) implementará el Programa, determinando directamente por región para cada una de las categorías mencionadas en el artículo anterior, los proyectos de subsidio que corresponde ejecutar, sobre la base de criterios de impacto y, o rentabilidad social."; siendo necesario para tales efectos, el establecimiento de una metodología, la que, atendido los principios de eficiencia, eficacia y economía procesal que informan la actuación de los órganos de la Administración del Estado, se procederá a aprobar mediante el presente acto.

RESUELVO:

1. CRÉASE el "**PROGRAMA ESPECIAL DE TRANSFORMACIÓN TECNOLÓGICA PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO MAYOR PRESTADOS EN REGIONES Y REGIÓN METROPOLITANA EXCLUIDA LA PROVINCIA DE SANTIAGO Y LAS COMUNAS DE SAN BERNARDO Y PUENTE ALTO**", en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional establecido en el artículo 5° de la Ley N° 20.378.

2. DETERMÍNASE como área de aplicación e implementación del programa referido en el considerando anterior las zonas geográficas contempladas en los artículos 3° literal b) y 4 de la ley N° 20.378.

3. APRUÉBASE la siguiente metodología de implementación del **PROGRAMA ESPECIAL DE TRANSFORMACIÓN TECNOLÓGICA PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO MAYOR PRESTADOS EN REGIONES Y REGIÓN METROPOLITANA EXCLUIDA LA PROVINCIA DE SANTIAGO Y LAS COMUNAS DE SAN BERNARDO Y PUENTE ALTO**".

METODOLOGÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN

“PROGRAMA ESPECIAL DE TRANSFORMACIÓN TECNOLÓGICA PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO MAYOR PRESTADOS EN REGIONES Y REGIÓN METROPOLITANA EXCLUIDA LA PROVINCIA DE SANTIAGO Y LAS COMUNAS DE SAN BERNARDO Y PUENTE ALTO”

1. CONTEXTO GENERAL

Durante los últimos dos años se ha intensificado la implementación de mecanismos regulatorios para el transporte público de pasajeros establecidos en el artículo 3° de la ley N° 18.696, los que se encuentran constituidos principalmente en las regiones por los denominados “perímetros de exclusión”, cuya implementación procede en aquellos casos en que se requiere de un ordenamiento y/o mejora en la calidad de los servicios de transporte público de pasajeros, o bien incorporar el efecto de subsidios u otros beneficios en las tarifas, en determinadas zonas urbanas y/o rurales donde no se encuentre vigente una concesión de uso de vías.

De igual forma, el artículo 1° bis del Decreto Supremo N° 212 de 1992 de este Ministerio, ha considerado un mecanismo regulatorio de carácter transitorio y excepcional, aplicable en aquellos casos en que no resulte posible poner en marcha nuevos servicios licitados inmediatamente después que expire la vigencia de la concesión de uso de vías para la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros que le ha antecedido. En estos casos, y siempre que concurren razones de interés público, de buen servicio y se configuren los requisitos establecidos en el artículo 3° de la ley N° 18.696, se faculta al Ministerio para establecer condiciones de operación, condiciones de utilización de vías específicas para determinados tipos o modalidades de servicio, tarifas, estructuras tarifarias y demás condiciones que estime pertinentes.

A esta fecha se encuentran en operación o prontos a iniciarse perímetros de exclusión en distintas ciudades a lo largo del país y en áreas no comprendidas en la Red Metropolitana de Movilidad correspondiente a la Región Metropolitana, esto es, provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo. Mientras que, en otras localidades, actualmente aún se encuentra vigente la herramienta regulatoria del citado artículo 1° bis del Decreto Supremo N° 212 de 1992, a la espera de la pronta gestión de futuros perímetros de exclusión.

Si bien las regulaciones vigentes y proyectadas de los principales sistemas de transporte público en regiones, han significado una importante mejora en cuanto a la operación, gestión de los sistemas de transporte público locales e implementación de tecnologías, se requiere la adopción de acciones adicionales destinadas a expandir en el territorio nacional y dotar a otras regiones y a sus sistemas de transporte público respectivos, de nuevos equipos y servicios tecnológicos complementarios que apoyen el transporte público y que esto permita, mejorar las condiciones operacionales, de seguridad y de información disponible al usuario, implementando o complementando, según sea el caso, las actuales figuras regulatorias, mientras se avanza en otras figuras de regulación, tales como Perímetros de Exclusión, Licitación, entre otras.

Asimismo, la inclusión de estos equipos, tecnologías y servicios complementarios en nuevos sistemas urbanos contribuirá al desarrollo de estudios y consultorías relacionadas con los datos de movilidad reportados, los cuales permitirán caracterizar de mejor manera dichos sistemas urbanos para la toma de decisiones en materia de políticas públicas.

En dicho contexto, se ha determinado la necesidad de implementar un programa especial conforme a lo señalado en el artículo 5° de la ley N° 20.378, tendiente a la implementación de tecnología y servicios complementarios de apoyo a la operación del transporte público, logrando un mejoramiento sustancial de la experiencia de viaje de los usuarios y las usuarias -tanto actuales como potenciales- de los servicios de transporte público en regiones; siendo el eje principal de este programa el otorgamiento de un subsidio complementario a aquel entregado en virtud del artículo 3° literal b) y otros subsidios de la ley N° 20.378, destinados a la inclusión de equipos y servicios tecnológicos complementarios de apoyo al transporte público.

Para ello, se establecerá la entrega de un subsidio complementario de aquel percibido en el marco del artículo 3° literal b) y otros subsidios de la ley N° 20.378 por los operadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, que resulten beneficiados; el que estará destinado exclusivamente a la implementación de equipos tecnológicos y servicios complementarios.

Este subsidio complementario que se otorgue a los operadores de transporte público remunerado, deberá destinarse exclusivamente a implementar o mejorar el estándar de los equipos y servicios tecnológicos complementarios de apoyo al transporte público existentes, en las regiones del país y en la Región Metropolitana, excluida la Provincia de Santiago, y las comunas de Puente Alto y San Bernardo; tanto en sistemas sujetos a regulaciones especiales como al estatuto reglamentario del Decreto Supremo N° 212 de 1992 de este Ministerio.

De esta manera se busca elevar los estándares de equipamiento y servicios tecnológicos complementarios, los cuales impactarán positivamente en la calidad de prestación de servicio en sus variables operativas, de seguridad y de información a los usuarios y usuarias -actuales y potenciales-; equiparándolos con los estándares de equipamiento y servicios complementarios provistos por sistemas ya existentes en el país, como es el caso de RED Metropolitana de Movilidad.

2. DEFINICIONES

Para un cabal entendimiento de los planteamientos desarrollados en este programa, es necesario definir determinados conceptos, tales como:

- 1. Botón de Pánico:** Dispositivo que permite, mediante un pulso, notificar de una emergencia a bordo de un bus, de manera silenciosa, a una central receptora de alarmas.
- 2. Cámaras de Seguridad:** Sistema CCTV y DVR que genera registros audiovisuales de todos los eventos ocurridos a bordo durante la operación y manipulación, tanto al interior como al exterior del bus, considerando como zonas de interés, las puertas de acceso, habitáculo del conductor, salón de pasajeros, vista frontal y trasera.
- 3. Conductor:** Persona natural, titular de licencia de conducir vigente, que, de acuerdo a la legislación aplicable, está habilitado para conducir el vehículo destinado al servicio.
- 4. Contador de Pasajeros:** Contador de Pasajeros Automatico o APC (Automatic Passenger Counting) es un sistema compuesto por dispositivos automatizados que se utilizan para medir la cantidad de personas que suben y bajan de un bus en un espacio geográfico determinado.

- 5. Contrato de adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio:** Corresponde al contrato celebrado entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Operador de servicios de transporte público de pasajeros que opera en el Perímetro de Exclusión, en el cual se establecen los términos y condiciones de otorgamiento del subsidio en conformidad a la Ley N° 20.378, y sus respectivos reglamentos.
- 6. Decreto N°212: Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros.**
- 7. Flota mínima:** Es la menor flota que un operador de transporte requiere para cumplir el programa de operación, por unidad de negocio o empresa de transporte.
- 8. Flota inscrita:** Es la cantidad de flota registrada por el operador de transporte en el Registro Nacional de Transporte Público de Pasajeros para la unidad de negocio o empresa de transporte correspondiente. No debe ser inferior a la Flota mínima, para una unidad de negocio y un programa operacional específico.
- 9. Flota reserva:** Corresponde a un 10% de la cantidad de flota mínima. Esta flota está orientada a cumplir con el plan de operaciones en situaciones donde la flota mínima deba someterse a mantenimiento o alguna eventualidad que deba sacarlo de operación por períodos de tiempo específicos.
- 10. Ministerio o M.T.T.:** Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- 11. Operador de Transporte:** Persona natural o jurídica, responsable para todos los efectos de prestar uno o varios servicios de transporte público remunerado.
- 12. Perímetro de Exclusión:** Área geográfica en la que se exige, por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación y de utilización de vías, y otras exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como tarifas, estructuras tarifarias, programación vial, regularidad, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos o administrativos, entre otros, a los cuales cada uno de los servicios de transporte público con buses, Operadores, y vehículos que operen en la respectiva área deberán sujetarse.
- 13. RNSTP:** Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, regulado por el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o el que lo reemplace.
- 14. Secretaría Regional:** Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones.
- 15. Servicio o Servicio de Transporte:** Se refiere al transporte público remunerado de pasajeros realizado por un operador de transporte con uno o más buses urbanos, por ciertas vías públicas que constituyen su trazado, con el objeto de desplazar a personas de un punto a otro dentro de la zona geográfica determinada, bajo un tipo de regulación. Los servicios están compuestos por trazados en sentidos de ida y/o regreso. El servicio tendrá un nombre y/o número identificador.

16. Sistema AVL: AVL es el acrónimo de "Automatic Vehicle Location", en español: Localización Automática de Vehículos. Corresponde al conjunto de equipos (hardware) y programas (software) que permiten conocer de manera remota y en tiempo real la ubicación geográfica de vehículos, usando para ello tecnologías de posicionamiento como GPS (Global Positioning System), DR (Dead Reckoning), Navegación Inercial, RFID (Radio Frequency Identification), entre otras, y también tecnologías de transmisión inalámbrica de datos como comunicación satelital, celular, por radio o de otro tipo.

17. Sistema de Coordenadas: El sistema de coordenadas que utiliza el Ministerio para el cálculo de los indicadores, trabaja con coordenadas geográficas bajo datum de referencia WGS84 y la posición espacial, latitud y longitud están en un sistema decimal. Por lo tanto, toda la información geoespacial se encuentra referida a este sistema.

3. OBJETIVO GENERAL Y MODALIDAD DE ASIGNACIÓN

El programa tiene como objetivo mejorar las condiciones operacionales, de seguridad y de información disponible al usuario en servicios de transporte público mayor de pasajeros, a través de la implementación o mejoras el estándar de equipos y servicios tecnológicos complementarios de apoyo al transporte público en las regiones del país y en la Región Metropolitana, excluida la Provincia de Santiago, y las comunas de Puente Alto y San Bernardo ; tanto en sistemas sujetos a regulaciones especiales como al estatuto reglamentario del Decreto Supremo N° 212 de 1992 de este Ministerio.

En concreto, mediante la implementación de este programa especial se busca mejorar la operación, seguridad e información al usuario de aquellos prestadores de servicios que incorporen o mejoren diversos tipos de equipos y tecnología complementaria de apoyo al transporte público subsidiando por tanto, el incremento de los costos operacionales requeridos por este nuevo estándar de equipamientos y servicios complementarios.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 2° del Decreto Supremo N° 4 de 2010, de este Ministerio, el Programa a que refiere el presente acto, se podrá implementar, determinando directamente el o los sistemas de transporte regulados y no regulados por cada región, los proyectos de subsidio que corresponda ejecutar, sobre la base de criterios de impacto y, o rentabilidad social. Asimismo, el Ministerio podrá determinar la o las zonas reguladas con los proyectos a ejecutar por región, mediante un proceso de selección.

La formalización de la asignación de los subsidios otorgados mediante este programa se realizará de acuerdo a los términos establecidos en el artículo 7° del citado Decreto Supremo N° 4 de 2010.

4. REQUISITOS

Mediante acto administrativo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se realizará una convocatoria y se aprobarán los términos que regularán aquella, atendiendo al área geográfica o sistema de transporte específico. Esta convocatoria se publicará a través de diarios de circulación regional o nacional (publicación *online*) y además en el sitio web www.dtpr.gob.cl.

En los términos que regularán la convocatoria se establecerán los requisitos para postular, las etapas y plazos involucrados, estableciéndose criterios objetivos de

evaluación y selección. Para efectos de la convocatoria a que alude el primer párrafo del presente punto se deberán contemplar a lo menos, los siguientes requisitos:

- i) Podrán postular los operadores de transporte público de pasajeros que cuenten con un folio vigente en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, propietarios de buses directamente o a través de sus representante(s) legal(es) especialmente facultado(s) para tales efectos. Lo anterior será en función de las características propias de cada sistema de transporte, lo que será establecido en la convocatoria respectiva.
- ii) Que a la época de la postulación acrediten –según lo establezcan los términos de la convocatoria- contar con el compromiso de un proveedor tecnológico en orden a proveer los bienes y/o servicios requeridos, según corresponda, el que deberá ser suscrito entre dicho proveedor y el Operador de Transporte.
- iii) Que, al momento de presentar su postulación, el operador de transporte o propietario(s) de bus(es) se encuentre(n) prestando el servicio en dicha área geográfica.
- iv) Que el operador de transporte o propietario(s) de bus(es) cuente(n) con inicio de actividades en el Servicio de Impuestos Internos.

El Ministerio, para determinar las convocatorias a realizar, tendrá a la vista el grado de impacto y, o rentabilidad social que conlleva la implementación de la tecnología complementaria a la operación de transporte en cada una de las zonas geográficas en que resulte aplicable el presente programa. Las postulaciones presentadas y los resultados del proceso de selección serán publicados en el sitio web www.dtpr.gob.cl.

5. VARIABLES TÉCNICAS DE ASIGNACIÓN

En caso que no exista disponibilidad presupuestaria para otorgar el subsidio a que refiere la presente metodología a la totalidad de los postulantes que presenten propuestas para la convocatoria y en función del tipo de regulación vigente, el Ministerio podrá considerar algunas de las siguientes variables de asignación:

- i) Orden de presentación de la postulación.
- ii) Porcentaje de equipos y servicios tecnológicos complementarios a implementar. Lo anterior considerando la proporción entre la flota mínima y flota inscrita.
- iii) El menor subsidio solicitado, expresado en términos de \$/bus/mes, es decir, el menor monto por cada bus solicitado de manera mensual, teniendo en consideración el monto máximo de subsidio por bus, el que será establecido en los términos de cada convocatoria a realizar por el Ministerio.
- iv) El plazo de implementación del proyecto.
- v) Otras adicionales que se puedan agregar en convocatorias específicas, como, por ejemplo, el desempeño operacional del postulante, kilómetros mensuales recorridos, demanda de pasajeros, entre otros.

La ponderación específica de cada variable será definida en los términos de cada una de las convocatorias que realice el Ministerio.

No obstante lo anterior, los términos que regulen cada convocatoria, serán los que contendrán, en caso que proceda, los criterios de selección de un área geográfica o sistema de transporte donde se aplique el presente programa y a su vez, los criterios de selección de propuestas presentadas por los operadores de transporte, los que podrán establecerse atendidas las características propias de las zonas geográficas en que se desarrollen cada uno de estos procesos, tales como, tipo de regulación vigente, equipos y servicios tecnológicos complementarios, políticas públicas, técnicas o sociales vigentes, o las que determine el Ministerio al momento de elaborar y desarrollar cada convocatoria.

6. IMPLEMENTACIÓN

Para una adecuada implementación de los objetivos de este programa, éste podrá aplicarse bajo cualquier condición regulatoria en la que operen los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, tales como, perímetros de exclusión de la Ley N°18.696, condiciones de operación o por medio de la regulación de servicios de transporte conforme a lo regulado en el Decreto Supremo N°212.

El Operador de transporte, propietario(s) de bus(es) o el(los) representante(s) legal(es) especialmente facultado(s) para tales efectos, según sea el caso, deberá(n) suscribir un contrato complementario, en los términos definidos por el Ministerio en la convocatoria respectiva, y en concordancia con el tipo de regulación vigente, que comprenderá los equipos y tecnologías complementarias al servicio de transporte, el subsidio correspondiente a pagar por parte del Ministerio y, su forma de pago, condiciones y plazo del mismo, sanciones, entre otros.

Una vez finalizada la etapa de implementación de los equipos y servicios tecnológicos definidos en la convocatoria, el Ministerio verificará su correcta instalación, operación y funcionamiento en la flota respectiva. Por lo que, en caso que el contratado cumpla con las obligaciones a que refiere el acuerdo de voluntades, dispondrá la recepción conforme y el monto de subsidio mensual a otorgar, según corresponda en base al tipo de regulación vigente en el sistema de transporte al momento de la implementación de la tecnología complementaria.

El operador de transporte o empresa de transporte tendrá la obligatoriedad del envío de la información dependiendo del tipo de equipamiento embarcado en buses o tecnologías complementarias, en las condiciones y exigencias establecidas en otras regulaciones, tales como, la contenida en las Resoluciones Exentas N°2091 de 2020 y N°3668 de 2021 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus posteriores modificaciones, lo que quedará establecido en el contrato que se suscriba.

7. FISCALIZACIÓN

La fiscalización del estricto cumplimiento de lo establecido en cada convocatoria, dependerá de la tipología de equipos o servicios implementados. Tratándose de los servicios AVL, GPS y APC u otros similares, las labores de fiscalización se basarán principalmente en los reportes que proporcione el sistema habilitado por el operador tecnológico.

La fiscalización de otros equipos y servicios tecnológicos complementarios implementados que no generen un reporte y que requieran realizar labores de fiscalización en terreno, será realizada por el Ministerio a través del Programa Nacional de Fiscalización, y con apoyo de la Secretaría Regional y/o de la División de Transporte Público Regional.

4. **PUBLÍQUESE** el presente acto administrativo en el sitio web <http://www.dtp.r.gob.cl>.

POR ORDEN DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

ANÓTESE Y PUBLÍQUESE

Distribución:

DIVISION LEGAL

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL COQUIMBO

SUBTRANS – OFICINA DE PARTES

DIVISION DE TRANSPORTE PUBLICO REGIONAL – OFICINA DE PARTES

GABINETE SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES

GABINETE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL ARICA Y PARINACOTA

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL TARAPACA

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL ANTOFAGASTA

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL ATACAMA

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL VALPARAISO

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL GRAL. B. OHIGGINS

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL MAULE

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL ÑUBLE

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL BIO – BIO

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LA ARAUCANIA

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LOS RIOS

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL AYSEN

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LOS LAGOS

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL MAGALLANES Y LA ANTARTICA CHILENA

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL RM



Para verificar la validez de este documento debe escanear el código QR y descargar una copia del documento desde el Sistema de Gestión Documental.

968155

E206128/2023