



CREA UN PROGRAMA ESPECIAL DE MEJORA EN LA COBERTURA DE SERVICIOS PRESTADOS EN REGIONES Y EN LA REGIÓN METROPOLITANA EXCLUIDA LA PROVINCIA DE SANTIAGO, Y LAS COMUNAS DE SAN BERNARDO Y PUENTE ALTO.

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° 21.640, que establece el presupuesto del sector público para el año 2024; 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 es 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 ese mismo sentido, el propio Mensaje de dicha 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 sólo 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, es interés prioritario del Estado que el transporte público de pasajeros sea preferido por los usuarios, debido a sus ventajas en términos del uso del espacio vial, uso de la energía y capacidad de movilización.

3. Que, para tales efectos se han implementado mecanismos regulatorios del transporte público de pasajeros, 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, 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, se encuentra aún 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 (casos de las ciudad de Rancagua y Gran Concepción). 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 sistemas de transporte regional vigentes, así como las futuras, han significado un gran avance en lo que a operación y gestión de los sistemas de transporte locales respecta; existen casos en los que se ha advertido la necesidad de implementar medidas de emergencia para reforzar la oferta de servicios de transporte público de pasajeros, en el sentido de complementar la operación existente en aquellos períodos que haya ausencia de servicios, tales como horarios nocturnos y/o fines de semana o bien, conectar áreas que debido a la expansión habitacional, han quedado sin la cobertura adecuada de servicios de transporte público mayor de pasajeros.

6. Que, no obstante que las condiciones de operación han previsto planes operacionales que contemplan la cobertura de servicios en días y períodos laborales; existen casos en que se advierte la necesidad de adoptar medidas excepcionales, en orden a resguardar la cobertura

de los servicios, específicamente en períodos donde no existe o es muy baja la oferta de transporte público. Para esto, resulta imperioso establecer herramientas específicas contempladas dentro de las atribuciones que la Ley N° 20.378 ha entregado a este Ministerio. Para la aplicación de estas herramientas, se han tenido especialmente en consideración factores tales como: la zona geográfica, los perfiles de usuarios y el contexto general de oferta y demanda de servicios de transporte público de pasajeros existente en la respectiva zona.

7. Que, de acuerdo a lo mencionado en considerandos anteriores, existen servicios que a la fecha operan bajo el estatuto general de regulación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, contenido en el Decreto Supremo N°212 de 1992, y que no cuentan con herramientas rápidas y eficientes para implementar oferta de transporte público mayor de pasajeros, lo que se traduce en una situación de desventaja frente a aquellas zonas reguladas y que además, es interés prioritario acortar la brecha de calidad existente entre el sistema de transporte de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo respecto al resto del territorio nacional.

8. Que, atendido lo expuesto se ha determinado la necesidad de implementar un programa especial de refuerzo destinado al fortalecimiento de servicios de transporte público mayor, en zonas donde no exista una adecuada oferta de servicios de transporte, en regiones y en la Región Metropolitana, excluida la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Para el cumplimiento de este fin, se entregará un subsidio en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional, del artículo 5° de la ley N° 20.378, a los operadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros que resulten seleccionados, con el fin de reforzar servicios que tengan una oferta inexistente o insuficiente para dar cumplimiento a las necesidades de los usuarios y usuarias del transporte público mayor, así como también crear servicios que permitan la integración de territorios que no estén integrados en los sistemas regulados vigentes.

9. Que, en atención a las consideraciones expuestas, mediante el presente acto se creará el "**PROGRAMA ESPECIAL DE MEJORA EN LA COBERTURA DE SERVICIOS PRESTADOS EN REGIONES Y EN LA 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", a que se refiere el 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 proyectos, su implementación y operación.

Ello, teniendo presente que el artículo 2° del Decreto Supremo N° 4 de 2010, señala además que este 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 para tales efectos necesario el establecimiento de una metodología, la que se aprueba mediante el presente acto.

RESUELVO:

1° CRÉASE el "**PROGRAMA ESPECIAL DE MEJORA EN LA COBERTURA DE SERVICIOS PRESTADOS EN REGIONES Y EN LA 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 Especial referido en el considerando anteriores 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 MEJORA EN LA COBERTURA DE SERVICIOS PRESTADOS EN REGIONES Y EN LA REGIÓN METROPOLITANA EXCLUIDA LA PROVINCIA DE SANTIAGO, Y LAS COMUNAS DE SAN BERNARDO Y PUENTE ALTO**".

METODOLOGÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL "PROGRAMA ESPECIAL DE MEJORA EN LA COBERTURA DE SERVICIOS PRESTADOS EN REGIONES Y EN LA REGIÓN METROPOLITANA EXCLUIDA LA PROVINCIA DE SANTIAGO, Y LAS COMUNAS DE SAN BERNARDO Y PUENTE ALTO"

1 Contexto general

El año 2009 es 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 ese mismo sentido, el propio mensaje de dicha 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 sólo 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”.

Siendo prioritario para el Estado de Chile que el transporte público de pasajeros sea preferido por los usuarios, debido a sus ventajas en términos del uso del espacio vial, uso de la energía y capacidad de movilización; se han implementado mecanismos regulatorios del transporte público de pasajeros, 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, en determinadas zonas urbanas y/o rurales donde no se encuentre vigente una concesión de uso de vías.

Así las cosas, 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) y en otras localidades, 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.

Si bien las nuevas regulaciones de los sistemas de transporte regional vigentes recientemente implementadas, han significado un gran avance en lo que a operación y gestión de los sistemas de transporte locales respecta; existen casos en los que se ha advertido la necesidad de implementar medidas de emergencia para reforzar la oferta de servicios de transporte público de pasajeros. Esto, fundamentalmente, porque dichos servicios no han cumplido con los estándares de servicio exigidos en las respectivas condiciones de operación que les son aplicables, lo que ha llevado a su cancelación o término anticipado de contrato.

En efecto, las actuales regulaciones aplicables, consideran los denominados “Indicadores de Cumplimiento”, que miden el grado de cumplimiento de los respectivos programas de operación establecidos para todos los servicios y sentidos durante cada mes de operación. Se establecen tres indicadores: un indicador de cumplimiento de frecuencia (ICF), un indicador de regularidad (IR) y un indicador de puntualidad en los horarios de pasada programada (IP). En base a la información proporcionada a la luz de estos índices, se construye un indicador de evaluación mensual de los servicios, mediante el cual el Ministerio elabora un *ranking* de cumplimiento en el cual se numeran cada uno de los servicios, en orden numérico

descendente, de mayor a menor de acuerdo al cumplimiento que presentan.

La aplicación de estos nuevos instrumentos de control de la gestión operacional, ha implicado la existencia de una gran cantidad de servicios que ya no se encuentran en operación por el bajo nivel de desempeño que han presentado y que en muchos casos obedece a que – lisa y llanamente- los operadores han caído en una situación de abandono.

Por otro lado, aquellas localidades en las que se encuentra vigente la herramienta regulatoria del artículo 1° bis del Decreto Supremo N°212 de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, no posee las mismas medidas de fiscalización constante y mensual que los Perímetros de Exclusión, por lo que la ausencia o insuficiencia de cobertura en transporte público se visibilizan en menor medida, pero afectan de la misma forma a los usuarios y usuarias.

Por esta razón, es necesario inyectar nuevos servicios en aquellos casos en que la situación se haya tornado en extremo urgente y requiera medidas extraordinarias a aquellas contempladas en las respectivas condiciones de operación. Asimismo, es preciso reforzar aquellos períodos en que se haya verificado ausencia o insuficiencia de servicios desde y hacia zonas que generan atracción de viajes dada sus características.

Atendido lo expuesto se ha determinado la necesidad de implementar un programa especial de refuerzo destinado al fortalecimiento de servicios de transporte público mayor en zonas reguladas y no reguladas, en regiones y en la Región Metropolitana excluida la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto; el que se denominará **“PROGRAMA ESPECIAL DE MEJORA EN LA COBERTURA DE SERVICIOS PRESTADOS EN REGIONES Y EN LA REGIÓN METROPOLITANA EXCLUIDA LA PROVINCIA DE SANTIAGO, Y LAS COMUNAS DE SAN BERNARDO Y PUENTE ALTO”**.

2 Objetivo general y modalidad de asignación

El objetivo general de este programa es mejorar la cobertura de transporte público mayor de pasajeros en aquellas zonas que no cuentan con una adecuada oferta acorde a las necesidades y que la actual regulación no ha podido resolver. Lo anterior se materializará mediante el diseño, contratación, implementación y supervisión de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, que operarán en regiones y en la región Metropolitana, excluidas las provincias de Santiago, Puente Alto y San Bernardo, y que debido a las problemáticas de movilidad que los afectan, se requiere inyectar servicios que otorguen la cobertura de transporte público mayor idónea para sus habitantes.

Para estos efectos se entregará un subsidio en el marco del Programa de Apoyo Regional, del artículo 5° de la ley N° 20.378, a los operadores de servicios de

transporte público remunerado de pasajeros que resulten seleccionados tras una convocatoria a un proceso concursal u otro proceso de contratación, con el fin de que, en el más breve plazo, se provean los servicios de transporte que sean requeridos para satisfacer la demanda de los habitantes de las diversas zonas.

De acuerdo a lo establecido en el Decreto Supremo N° 4 de 2010, de este Ministerio, el Programa se podrá implementar determinando directamente por región los proyectos desubsidio que corresponda ejecutar, sobre la base de criterios de impacto y, o rentabilidad social. Asimismo, el Ministerio podrá determinar los proyectos a ejecutar por región, mediante un proceso de selección. Para la implementación del programa, el Ministerio podrá establecer convenios con otras instituciones públicas o privadas.

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; pudiendo excepcionalmente, acudir al trato o contratación directa cuando por la naturaleza de la negociación corresponda acudir a dicha modalidad de contratación.

3 Requisitos

La Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones deberá emitir un informe técnico que solicite el desarrollo de un proceso concursal debido a la necesidad de reforzar el sistema de transporte público mayor de pasajeros que opera en el área aludida, y que, a su vez no pueda ser subsanada por la regulación vigente en dicha zona, mediante al menos, las siguientes condiciones técnicas y operacionales del caso específico al que se aplicará el Programa:

Zonas reguladas:

- Características de la zona a la que se aplicará el Programa: número de habitantes, perfiles de las personas usuarias.
- Indicadores de cumplimiento (frecuencia, regularidad y puntualidad) de los últimos 3 meses, que evidencian la falta de oferta de transporte público.
- Características del o los servicios que se implementarán: plan operacional aplicable, monto del subsidio, plazos e hitos de implementación del contrato, flota.
- Razones justificadas respecto a la necesidad de implementación del presente Programa por sobre la regulación vigente y motivos por los cuales no puede ser subsanada por la regulación vigente.

Zonas no reguladas:

- Características de la zona a la que se aplicará el Programa: número de habitantes, perfiles de las personas usuarias.
- Descripción de condición deficitaria que presenta el o los servicios, acompañado de acta de fiscalización y/o reclamos realizados por la comunidad o municipio, que evidencie dicha situación
- Criticidad de los servicios de transporte público para los y las habitantes de la

zona involucrada.

- Características del o los servicios que se implementarán: plan operacional aplicable, monto del subsidio, plazos e hitos de implementación del contrato, flota.

En relación con el factor geográfico, se considerarán aquellas zonas que cumplan con los siguientes criterios de manera copulativa:

- a) Bajo Cumplimiento: Zonas reguladas que presenten servicios de transporte público mayor con un indicador de cumplimiento de frecuencia desagregado mensual menor a 0,50 durante los últimos 3 meses. Para el caso de zonas no reguladas, debe contar con acta de fiscalización de frecuencia que evidencie la insuficiencia de oferta.
- b) Falta de cobertura de transporte público: Debe evidenciarse existencia de demanda de viajes que no cuentan con una adecuada oferta de transporte público mayor, tanto para zonas reguladas como no reguladas.

Una vez que la División de Transporte Público Regional analice las problemáticas detectadas y considere que cumplen a cabalidad con los criterios descritos anteriormente, mediante Memorándum informará su parecer respecto a la pertinencia de los mecanismos y condiciones de mejora de la situación actual.

En caso que la solicitud presentada por la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones sea acogida positivamente, por acto administrativo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se realizará una convocatoria a un proceso concursal u otro proceso de contratación –según la modalidad de contratación que haya sido definida de acuerdo a la naturaleza de la negociación- y se aprobarán los términos que regularán aquella. Dicho proceso será publicado en el sitio web www.dtpr.gob.cl

Las Bases Concursales o los términos que regularán el proceso, se establecerán los requisitos para postular, las etapas y plazos involucrados, estableciéndose criterios objetivos de evaluación y selección, cuando corresponda. Al menos, se deberá contemplar lo siguiente:

Podrán postular los operadores de transporte público de pasajeros con un folio vigente en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros que, a la época de la postulación no cuenten con índices de cumplimiento deficientes o antecedentes de otras infracciones, que puedan dar lugar a un proceso sancionatorio.

4 Variables de asignación

Para la selección de ofertas, el Ministerio realizará el análisis de las postulaciones presentadas, de acuerdo a los criterios establecidos en las bases concursales, términos de referencia o el documento que corresponda según sea el caso. Una vez esto ocurra, seleccionará la o las ofertas presentadas conforme a los criterios anteriormente expresados, los resultados del proceso serán publicados en el sitio web

www.dtp.r.gob.cl

5 Implementación

Para viabilizar la aplicación de este programa, el Operador deberá suscribir un contrato, en los términos definidos por el Ministerio, y en concordancia con las condiciones de operación y términos descritos en el respectivo proceso de contratación, que contemplará el subsidio a entregar y su forma de pago, como también el plazo del mismo, entre otros.

El Ministerio podrá, incorporar en los términos de referencia o condiciones de operación que defina para cada contratación, trazados que incluyen vías contenidas en la operación de los servicios que están con un proceso sancionatorio vigente o terminado, o cuyos contratos han terminado anticipadamente.

2°. PUBLÍQUESE el presente acto administrativo en el sitio web (<http://www.dtp.r.gob.cl>)

POR ORDEN DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

ANÓTESE, NOTIFÍQUESE Y PUBLÍQUESE

Distribución:

ROCÍO BELÉN PINTO - GESTOR(A) MACROZONA URBANA CENTRO SUR - MACROZONA URBANA CENTRO SUR
MELANIE ANDREA MEZA - ANALISTA DE MACROZONA URBANA CENTRO SUR - MACROZONA URBANA CENTRO SUR
GABINETE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
GABINETE SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES
DIVISION DE TRANSPORTE PUBLICO REGIONAL
SUBTRANS – OFICINA DE PARTES



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

1006985

E17390/2024