



MODIFICA RESOLUCIÓN EXENTA N°440, DE 2024, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, QUE 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 Exenta N° 440 de 2024, del Ministerio del Interior y Telecomunicaciones; 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 la Resolución Exenta N°440, de 05 de febrero de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se creó 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.

10. Que, mediante el Memorándum N°12980/2024, de la División de Transporte Público Regional, se ha presentado una Minuta Técnica, en la que se expone que es necesario modificar la Resolución Exenta N°440, con el fin de incorporar situaciones en las que urge dar una solución a las problemáticas de transporte público mayor urbano en el corto plazo, y que la aplicabilidad de este programa queda excluida. La minuta se presenta a continuación:

Minuta Técnica "Modificación 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"

El objetivo de esta minuta es dar cuenta de las necesidades actuales que hacen necesaria una modificación 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, y la metodología para su implementación, aprobadas mediante Resolución Exenta N°440, de 05 de febrero de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. El objetivo de la modificación es ampliar el alcance del programa para incluir aquellas zonas que teniendo un buen cumplimiento se encuentran con ausencia o insuficiencia de oferta de transporte público mayor para la demanda de viajes de la zona.

El transporte público remunerado de pasajeros constituye un elemento fundamental en la movilización de usuarias y usuarios que a diario requieren trasladarse a distintos puntos dentro de la ciudad, y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones está constantemente trabajando para dar solución a las diversas problemáticas que se presentan dentro de los sistemas de transporte público mayor.

Dada la problemática de transporte y su urgencia, en conjunto con la existencia de un gran volumen de población que debe ser trasladada hacia distintos puntos de atracción derivado de diferentes orígenes de viajes, se decidió crear un programa especial de mejora destinado al fortalecimiento de servicios de transporte público urbano en regiones y en la región Metropolitana excluida la Provincia de Santiago, y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

De esta forma, se crea el Programa Especial de Mejora en la Cobertura, el que ha permitido generar procesos concursales u otros procesos de contratación, para aquellas zonas en las que se evidencia una problemática de transporte, otorgando solución en el corto plazo. Esto ha permitido implementar servicios en zonas que no cuenten con la adecuada oferta de transporte, o que no están provistas de transporte público mayor.

Este Programa se ha hecho cargo de la problemática descrita tanto en zonas reguladas como no reguladas, considerando la existencia de las distintas formas regulatorias: Perímetros de Exclusión y servicios que operan en el marco del estatuto general de regulación contenido en el Decreto Supremo N°212 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Sin embargo, se han identificado situaciones en las que urge dar una solución a las problemáticas de transporte público urbano en el corto plazo y en las que la aplicabilidad de este Programa queda excluido. Algunas de estas situaciones, entre otras son:

1. Situaciones de vacancia de servicios: Zonas reguladas que al momento de su implementación hayan presentado dificultades con una o más Unidades de

Negocio, que no haya permitido suscribir el contrato, y por tanto, no prestar los servicios asociados a este

Corresponden a aquellas zonas en las que no se ha logrado suscribir exitosamente, al momento de iniciar la regulación, el contrato de prestación de servicios (vacancias). Esto genera que las zonas afectadas, aunque se encuentren en una zona regulada, no cuenten con todos los servicios requeridos para su movilidad.

En ocasiones, se ha concursado el o los servicios vacantes nuevamente, mientras que en otra se ha intentado que operadores que sí suscribieron contrato, y que comparten zona geográfica de operación, tomen todos o alguno de los servicios que quedaron vacantes. No obstante, han sido varias ocasiones en las que no se logran implementar los servicios, o por lo menos no en su totalidad.

En estas situaciones, los usuarios se ven afectados, y el cambio en su movilidad se da rápidamente. Esto se debe a que los operadores no pueden seguir prestando servicios al no tener un contrato vigente.

En esta situación de vacancia, dada la urgencia que requiere la solución, el tiempo que se necesita para concursar la operación a través del Perímetro de Exclusión vigente, genera que los usuarios del sistema pierdan cobertura y se vea afectada su movilidad. No obstante, si no existe una situación de urgencia, ya sea porque la zona donde se encuentra el servicio vacante tiene otros servicios disponibles u otras situaciones que permitan a los usuarios no ver afectada su movilidad, el proceso para contratar a un nuevo operador, debería ser llevado a través de las Condiciones que se exponen a través de los Perímetros de Exclusión, u otra regulación que esté vigente.

2. Sistemas en los que un concurso a realizar en corto plazo reemplace la totalidad del sistema

Se dan además casos en los que se están desarrollando nuevos procesos concursales, los cuales podrían estar disponibles en el mediano plazo. En esta situación, continua en vigencia una regulación que será reemplazada prontamente, pero que puede presentar problemas que deben ser resueltos en el corto plazo. Por ejemplo la incorporación de un nuevo servicio, que se levanta por las necesidades de los usuarios locales, y que por diferentes razones, la operación actual ha acrecentado la necesidad de incorporarlo.

Para desarrollar un nuevo servicio, en el marco de la regulación actual, se debe pasar por distintas etapas de tramitación que hacen que la implementación de este servicio no se pueda generar en el corto plazo. Entre estos procesos, se encuentra la presentación y posterior aprobación de Panel de Expertos asociado a la Ley 20.378. Tanto la presentación, como el tiempo de análisis que requiere el panel para emitir una respuesta, son tiempos de respuesta extensos si es que se requieren implementaciones ágiles.

Si se esperara al tiempo de aprobación de dicha entidad y teniendo en cuenta el tiempo que demora un proceso concursal, el servicio podría ser implementado en el momento de haber terminado la regulación vigente.

En estas situaciones, dado el tiempo acotado que le queda de vigencia a las regulaciones actuales, pero que existe la necesidad de implementar un nuevo servicio, los tiempos que se deben tomar en los procesos administrativos no se condicen con el tiempo acotado de vigencia que tendría la operación de este nuevo servicio (hasta el inicio de

operación del nuevo concurso (en algunos casos, de 3 a 6 meses, y nunca superior al año).

Son estas situaciones que, no facilitarían resolver necesidades urgentes en el corto plazo, si es que se avecinan procesos concursales. Cabe destacar que, dichos procesos concursales pueden subsanar estos problemas, con la incorporación en el concurso de dichos servicios. Sin embargo, habrá un tiempo prolongado en lo que no se podrá dar soluciones a los problemas de movilidad que sufrirían los usuarios en su actualidad.

Los dos puntos anteriores son situaciones que mayoritariamente deberían estar previstas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y que deberían poder subsanarse a través de la regulación de Perímetro de Exclusión. No obstante, existen casos que, dado la celeridad de la cancelación y/o de la merma operacional que genera el rendimiento del operador, no son posibles tomar a través de las herramientas que otorgan las Condiciones de Operación de los Perímetros de Exclusión, dado que los tiempos requeridos no permiten evitar una discontinuidad operacional.

Es dado esto, que mediante la presente propuesta de modificación al Programa Especial de Mejora de Cobertura, se busca mantener la continuidad de los servicios, dar cumplimiento a la demanda de transporte público urbano en las situaciones descritas anteriormente. Para esto, es necesario modificar los requisitos expuestos en la Resolución N°440 de 2024, en el que se exige que en la zona donde existe necesidad de reforzar el sistema de transporte público debe cumplir de manera copulativa con un bajo cumplimiento del indicador de frecuencia y una falta de cobertura de transporte público.

A su vez, esta propuesta de modificación, pretende considerar que la falta de cobertura, no solo se relaciona con la existencia de demanda de viajes que no cuentan con una adecuada oferta, si no que se hace cargo de aquellas situaciones en las que la oferta es nula o inexistente.

La modificación busca agregar dos puntos adicionales a los dos descritos dentro del programa. Adicionalmente, dicha modificación perseguiría que se requiera cumplir dos de los cuatro puntos establecidos.

Los puntos a considerar son:

1. **Situaciones de vacancia de servicios:** Zonas reguladas que al momento de su implementación hayan presentado dificultades con una o más Unidades de Negocio, que no haya permitido suscribir el contrato, y por tanto, no prestar los servicios asociados a este. Se debe justificar que la zona afectada no cuenta con otros servicios de transporte público mayor vigentes que puedan suplir temporalmente la pérdida de oferta generada por la vacancia. La urgencia por mantener la conectividad de los usuarios de la zona afectada en el corto plazo, no permite que la situación sea subsanada por las condiciones establecidas dentro del Perímetro de Exclusión vigente.
2. **Sistemas en los que un concurso a realizar en corto plazo reemplace la totalidad del sistema:** Sistemas en los que un nuevo concurso en el corto o mediano plazo reemplace toda la regulación existente.

Adicionalmente, se busca modificar el literal b), para que quede de la siguiente forma:

- b) Falta de cobertura de transporte público: Debe evidenciarse existencia de demanda de viajes en que haya ausencia de oferta o que no cuentan con una adecuada oferta de transporte público mayor, tanto para zonas reguladas como no reguladas.

RESUELVO:

1° MODIFÍQUESE 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, aprobado por Resolución Exenta N° 440, de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el sentido de **reemplazar** el segundo párrafo del apartado 3 "Requisitos", del Resuelvo 3°, que aprueba la Metodología de Implementación del Programa, por el siguiente:

"En relación con el factor geográfico, se considerarán aquellas zonas que cumplan con al menos dos de los siguientes criterios:

- 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 en que haya ausencia de oferta o que no cuentan con una adecuada oferta de transporte público mayor, tanto para zonas reguladas como no reguladas.
- c) **Situaciones de vacancia de servicios:** Zonas reguladas que al momento de su implementación hayan presentado dificultades con una o más Unidades de Negocio, que no haya permitido suscribir el contrato, y por tanto, no prestar los servicios asociados a este. Se debe justificar que la zona afectada no cuenta con otros servicios de transporte público mayor vigentes que puedan suplir temporalmente la pérdida de oferta generada por la vacancia. La urgencia por mantener la conectividad de los usuarios de la zona afectada en el corto plazo, no permite que la situación sea subsanada por las condiciones establecidas dentro del Perímetro de Exclusión vigente.
- d) Sistemas en los que un concurso a realizar en corto o mediano plazo reemplace la totalidad del sistema: Sistemas en los que un nuevo concurso en el corto o mediano plazo reemplace toda la regulación existente."

2° En todo lo no modificado por el presente acto, la Resolución Exenta N°440, de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones permanecerá vigente.

3° 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:

GABINETE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
GABINETE SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES
DIVISION DE TRANSPORTE PUBLICO REGIONAL – OFICINA DE PARTES
DIVISION DE TRANSPORTE PUBLICO REGIONAL
DIVISION LEGAL
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.

1236710

E183990/2024