

**CREA PROGRAMA ESPECIAL DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA PARA SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS PRESTADOS MEDIANTE BUSES DIÉSEL EN ZONAS URBANAS Y RURALES, REGIDOS POR EL DECRETO SUPREMO N° 212, DE 1992, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES.**

**VISTO:** Lo dispuesto en el Decreto con Fuerza de Ley N° 343, de 1953 y el Decreto con Fuerza de Ley N° 279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda; el Decreto Ley N° 557, de 1974; la Ley N° 19.040; la Ley N° 18.059; el D.F.L. N° 1-19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; la Ley N° 19.880; el D.F.L. N° 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito N° 18.290; la Ley N° 20.378; la Ley N° 21.796, de Presupuestos del Sector Público correspondiente al año 2026; el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; el Decreto N° 4, de 2010, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda; el Memorándum N° 4178, de la División de Transporte Público Regional, de 31 de marzo de 2026; el Oficio Ordinario N°742, de 30 de marzo de 2026, del Director de Presupuesto; la Resolución N° 36, de 2024, de la Contraloría General de la República y demás normativa aplicable.

**CONSIDERANDO:**

**1°** Que, el artículo 5° de la Ley N° 20.378, crea el "Programa de Apoyo al Transporte Regional", el que se aplica en las mismas zonas contempladas en sus artículos 3°, literal b), y 4°, facultando al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante "el Ministerio" para destinar recursos provenientes de la citada ley a "*(...) otros programas que favorezcan el transporte público*"; y cuya implementación se efectúa sobre la base de criterios de impacto y/o rentabilidad social.

Este Programa de Apoyo al Transporte Regional es administrado por el Ministerio, y las normas necesarias para la distribución de recursos entre los proyectos que lo conforman, su implementación y operación se encuentran contenidas en el Decreto N° 4 de 2010, citado en el Visto.

**2°** Que, dentro de las categorías de subsidio que se contemplan en el artículo 1° del citado Decreto N° 4 de 2010, se reconoce expresamente en su numeral v), la figura de "otros programas que favorezcan el transporte público", los que se han configurado como un importante instrumento para la implementación de políticas públicas fuera de la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo.

**3°** Que, por otra parte y como es de público conocimiento, a contar del mes de febrero de 2026, se ha producido una situación

energética extraordinaria a nivel mundial, generada principalmente por el conflicto bélico en Medio Oriente; lo que ha impactado de manera grave en la situación económica internacional, especialmente por el alza abrupta y de magnitud inusitada del precio del petróleo, lo que se traduce en múltiples y serias presiones inflacionarias a nivel general de la economía mundial y en consecuencia, de la situación económica nacional.

**4°** Que, ante esta situación crítica, la actual Administración ha debido generar una política pública de emergencia denominada "Plan Chile sale Adelante", el que contempla como medida urgente de apoyo la disposición de recursos para contener el alza de pasajes en el transporte público en regiones; lo que se traducirá, para estos efectos, en la estabilización de dichas tarifas en todo Chile y por todo el año 2026, respecto de los servicios a los que se aplicará el presente Programa Especial.

**5°** Que, en este contexto de emergencia y con el fin de implementar la medida de apoyo referida en el considerando anterior, esta Autoridad de Transportes se encuentra en la necesidad de adoptar acciones extraordinarias y transitorias; una de las cuales implica que los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante buses diésel en zonas urbanas y rurales, regidos por el Decreto Supremo N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, puedan mantener sus tarifas sin variación, de manera que sean accesibles para toda la población.

**6°** Que, actualmente no existe un programa de estabilización tarifaria para los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante buses diésel en zonas urbanas y rurales, regidos por el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, motivo por el cual resulta necesaria la creación de un Programa Especial que cumpla estos objetivos.

Cabe precisar que este Programa busca asegurar a la población el acceso a los servicios de transporte público, especialmente a aquellos deciles de menores ingresos, teniendo como fundamento la delicada situación económica global, el aumento abrupto del precio del diésel y su grave impacto a nivel local.

Asimismo, el establecimiento de este Programa Especial cumple con la finalidad principal del Programa de Apoyo al Transporte Regional referido en el considerando 1° de este acto, que es favorecer el transporte público; lo que implica, en este caso, adoptar medidas tendientes a evitar los efectos que puedan desincentivar el uso del mismo o impedir un acceso igualitario para todas las personas, en casos en que el valor de la tarifa pueda llegar a convertirse en una barrera para aquellos grupos de menores ingresos.

**7°** Que, en el mismo orden de consideraciones, la División de Transporte Público Regional ha señalado en la minuta adjunta al memorándum 4178/2026 citado en el visto que *"La guerra entre Estados Unidos, Israel e Irán en el Asia occidental y el bloqueo del Estrecho de Ormuz han provocado una fuerte presión al alza en el mercado energético internacional. Con el petróleo superando los US\$110 por barril, los precios de los combustibles se han elevado a nivel internacional. Particularmente en Chile se estima que las alzas en el precio de la gasolina y el diésel rondarán el 30% y 60%, respectivamente.*

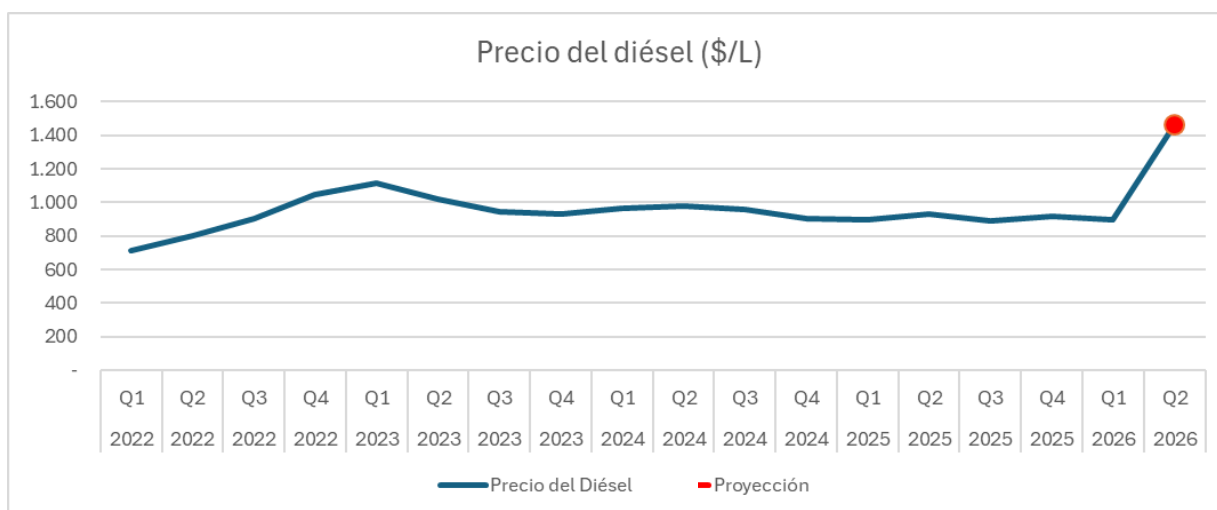
*Cabe hacer notar que el precio del diésel es uno de los principales insumos para la operación de transporte público en regiones, en general dentro de las estructuras de costos este representa al menos el 30% de la operación. Si bien el país ha avanzado de manera importante en la implementación de electromovilidad, más del 95% del parque vehicular de buses de transporte público en regiones es de tecnología de propulsión diésel. Esto implica que un aumento de este insumo impacta fuertemente en los costos de la mayoría de los sistemas de transporte público de las regiones del país.*

*En este contexto, el gobierno presentó el Plan Chile Sale Adelante, en el que se exponen ocho medidas que buscan contrarrestar algunos de los efectos negativos que este fenómeno global tendría en las familias chilenas, especialmente las más vulnerables. Entre las medidas destaca la estabilización de las tarifas del sistema de transporte público, tanto Red en la*

región Metropolitana como el resto de los sistemas en regiones. Cabe destacar que el mecanismo utilizado en la región Metropolitana y en el resto de sistemas regulados en el país no es más que la extensión de la estabilización tarifaria que ha operado desde el año 2019, ante las distintas crisis sociales y sanitarias que se han sucedido en los últimos años.

En atención a lo expuesto previamente y a que la situación para el Sistema Red en la Región Metropolitana y en el resto de sistemas regulados en el país cuenta con un mecanismo propio, resulta necesario crear un plan de estabilización de tarifas para los servicios de transporte público remunerado prestados mediante buses diésel en zonas urbanas y rurales, regidos por el Decreto Supremo N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el cual beneficiará a un Universo superior a 6.900.000 personas”

Por otra parte, expone el documento elaborado por la DTPR que “En el gráfico (...) se muestra el impacto que tendrá el escenario internacional en el precio del petróleo diésel en el mercado interno, en donde se proyecta que el alza hacia fines de marzo rondará el 64%. De esta manera, para asegurar la continuidad de los servicios de transporte, una vez entendida la influencia que tiene el precio del diésel sobre la estructura de costos de los operadores en regiones, se hace indispensable, al mismo tiempo, elaborar un mecanismo de compensación. Sin este, los operadores verían incrementados sus costos sin la posibilidad de equiparar estas alzas con más ingresos a través de las tarifas, lo que pondría en riesgo su capacidad de seguir entregando sus servicios.



(...)”

Asimismo, agrega esta minuta que:

“La medida de estabilización tarifaria se fundamenta en lo siguiente:

### **1. Impacto del gasto en transporte público en los hogares**

De acuerdo con la evidencia disponible, el gasto en transporte constituye uno de los componentes más relevantes del presupuesto de los hogares. En efecto, la IX Encuesta de Presupuestos Familiares (2021 - 2022) del Instituto Nacional de Estadísticas muestra que este ítem representa en torno al 15% del gasto total, ubicándose entre las principales categorías de consumo, junto con alimentación y vivienda. Esta alta participación implica que cualquier variación en los costos asociados al transporte, y en particular en las tarifas del transporte público, tiene un impacto directo y significativo sobre el presupuesto familiar. Dado que se trata de un gasto de carácter frecuente y difícilmente sustituible —por cuanto permite el acceso al trabajo, la educación y otros servicios esenciales—, su aumento reduce de manera inmediata la capacidad de los hogares para destinar recursos a otros bienes y servicios.

En este contexto, el transporte público adquiere un rol sensible desde el punto de vista del bienestar económico de las familias, ya que constituye una necesidad básica para la movilidad cotidiana, en especial en los hogares de menores recursos. El alza de sus tarifas no solo incrementa el gasto directo de los hogares, sino que también puede profundizar

*restricciones presupuestarias, obligando a reasignaciones que afectan otras dimensiones del consumo. En consecuencia, una política orientada a estabilizar el alza de las tarifas contribuye a mitigar estos efectos, resguardando el ingreso disponible de los hogares y favoreciendo condiciones más estables para su economía doméstica, tal como ya se mencionó, en aquellos hogares con menores recursos.*

## **2. Relación del precio del combustible y la inflación**

*El precio de los combustibles tiene una incidencia directa y significativa en la inflación, debido a su carácter de insumo transversal en la economía. Por una parte, su aumento impacta de manera inmediata en los costos de transporte y logística, encareciendo el traslado de bienes a lo largo de toda la cadena de suministro. Este efecto se transmite a los precios finales de productos esenciales, tales como alimentos, medicamentos y otros bienes de consumo masivo. Por otro lado, los combustibles también influyen en los costos de producción de diversos sectores, ya sea por su uso directo en procesos productivos o por su incidencia en el funcionamiento de maquinarias y servicios, lo que refuerza las presiones inflacionarias. Es por esta razón que el combustible es uno de los bienes con mayor peso relativo en la canasta con la que se calcula el Índice de Precios al Consumidor (IPC).*

*La inflación, a su vez, tiene consecuencias directas sobre el bienestar de los hogares, al erosionar el poder adquisitivo de los ingresos. A medida que los precios suben de forma sostenida, las familias ven disminuida su capacidad para acceder a bienes y servicios, especialmente cuando sus ingresos no se ajustan con la misma rapidez. Este efecto ingreso negativo afecta con mayor intensidad a los hogares de menores recursos, que destinan una mayor proporción de su presupuesto a bienes de primera necesidad, los cuales suelen ser más sensibles a las variaciones en los costos de transporte y energía. De hecho, las primeras estimaciones de CLAPES UC indican que el alza en los combustibles tendría un impacto de alrededor de un 1% en la proyección de la inflación al cierre de 2026, con efectos inmediatos en el IPC de abril. De esta manera, en un contexto en el que el aumento en los precios de los combustibles no solo afecta directamente los precios del transporte individual, sino en general de los bienes que consume una familia, la estabilización de las tarifas ayuda también de forma indirecta a contrarrestar la erosión en el presupuesto familiar que implica la inflación.”*

**8°** Que, la Minuta concluye que “[...] se ha considerado necesario aplicar un mecanismo de estabilización de tarifas de transporte público con la finalidad de resguardar la eficiencia, continuidad y acceso de los usuarios a los servicios de transporte público de pasajeros y de resguardar el interés público comprometido en la prestación de servicios de transporte público de pasajeros. Dicha medida, dado el impacto positivo que tendrá en el transporte público, cumple con los requisitos de impacto o rentabilidad social, requeridos en el artículo 5 de la Ley N°20.378.”.

**9°** Que, en razón de lo indicado en los considerandos anteriores, por medio del presente acto se procederá a aprobar un “Programa Especial de Estabilización Tarifaria para servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante buses diésel en zonas urbanas y rurales, regidos por el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”.

## **RESUELVO:**

**1° CRÉASE** el “Programa Especial de Estabilización Tarifaria para servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante buses diésel en zonas urbanas y rurales, regidos por el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”, en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional establecido en el artículo 5° de la Ley N° 20.378, cuyo objeto es la estabilización de la tarifa de los servicios de transporte público definidos en el resuelto 3° del presente acto, frente a los efectos derivados de la situación económica global descrita en la parte considerativa del presente acto administrativo.

**2° DETERMÍNASE** como área de aplicación e implementación del Programa Especial creado en el resuelto anterior, las zonas geográficas contempladas en los artículos 3°, literal b), y 4° de la Ley N° 20.378.

**3° APRUÉBASE** la siguiente metodología extraordinaria y transitoria de estabilización tarifaria del referido Programa Especial; la que se aplicará a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestado mediante buses diésel en zonas urbanas y rurales, regidos por el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y que no mantengan un contrato de entrega de subsidio vigente con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:

### **I. Fórmula de cálculo**

Para calcular el monto de compensación asociado a este Programa Especial, se aplicará el siguiente procedimiento:

En primer lugar, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) definirá, mediante Resolución Exenta, las diferentes zonas de entrega del subsidio, en función de lineamientos geográficos y tipo de zona (urbana o rural).

Para el cálculo se tendrá en consideración la variación del precio del diésel de las zonas definidas ( $\Delta P_{diésel}$ ).

Para efectos del rendimiento de los vehículos ( $R$ ) se considerará un valor según tipo de zona.

Luego por medio del ratio entre la variación del precio del diésel ( $\Delta P_{diésel}$ ) y el rendimiento de los vehículos ( $R$ ), se puede establecer el impacto del precio del diésel en el costo por kilómetro.

El MTT calculará un índice de kilómetros por vehículo (IKV) representativo de cada zona que se defina, según las fuentes de información disponibles. Luego en función de la variación en el precio del diésel ( $\Delta P_{diésel}$ ) se procederá a calcular la compensación correspondiente para un periodo de tres meses. De esta manera la formulación del monto de compensación para un trimestre  $t$  ( $C_t$ ) se puede expresar de la siguiente manera:

$$C_t = \frac{\Delta P_{diésel}}{R} \cdot IKV$$

En donde

- $C_t$ : corresponde al monto de compensación trimestral por efecto de la aplicación de este Programa.
- $\Delta P_{diésel}$ : corresponde a la variación del precio del diésel en la zona respectiva, según la información disponible al momento de efectuar el cálculo respecto del día 25 de marzo de 2026.
- $R$ : corresponde al rendimiento de los vehículos (km/lt), según la información disponible al momento de efectuar el cálculo.
- $IKV$ : corresponde al índice de kilómetros por vehículo trimestral.

Finalmente, se debe indicar que en el caso de existir saldos – sea a favor o en contra del Ministerio- como consecuencia de la aplicación de la presente metodología, el Ministerio determinará, mediante la dictación de uno o más actos administrativos, los ajustes que sean necesarios para resguardar la proporcionalidad de los pagos y evitar la configuración de cualquier tipo de enriquecimiento sin causa.

### **II. Procedimiento de Entrega de la Compensación**

Para cada trimestre el MTT elaborará una Resolución Exenta, en la cual se establecerán los montos de compensación por bus, en base a la formulación establecida en el apartado

precedente y según la categorización correspondiente definida por el MTT, en conjunto con el respectivo calendario de postulaciones.

El pago de la compensación se realizará a partir de la presentación de la respectiva solicitud de postulación para la entrega del subsidio producto de la mantención de la tarifa, en el sitio web de la División de Transporte Público Regional [www.dtp.r.gob.cl](http://www.dtp.r.gob.cl). La presentación y la fecha de postulación será determinada e informada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mediante resolución.

El propietario del o los vehículos, en el caso de personas naturales, o su representante legal, en el caso de las personas jurídicas, o un mandatario debidamente habilitado para tal efecto, deberá efectuar una presentación al Ministerio mediante el uso de clave única en el sitio web de la División de Transporte Público Regional, debiendo seguir las instrucciones allí indicadas. La postulación electrónica se realizará de manera que los propietarios, arrendatarios con opción de compra o representantes legales puedan, en un mismo formulario, postular respecto de uno o más vehículos pertenecientes a un mismo propietario, simultáneamente.

Para solicitar el subsidio, el postulante deberá cumplir los siguientes requisitos:

a) Tener inscripción vigente en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros, en adelante el "Registro", al momento de la postulación. Sin perjuicio de lo anterior, se entenderá que cumplen con el requisito de encontrarse inscritos al momento de postulación en el Registro, aquellos vehículos que cuentan con una inscripción provisoria, otorgada de acuerdo a lo dispuesto en el inciso final del artículo 3° del Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

b) Ser propietario del o los vehículos por los cuales realiza la solicitud. En el caso de los arrendatarios con opción de compra de vehículos objeto de la compensación, deberá presentar un mandato con una vigencia no superior a 90 días corridos, anteriores a la fecha de postulación, por medio del cual la entidad o persona propietaria del vehículo haya facultado al arrendatario con opción de compra a percibir el referido beneficio.

En caso de actuar a través de mandato, el mandante propietario del vehículo deberá ingresar al sistema para habilitar al mandatario por medio de datos que permitan su identificación y notificación. Luego de dicha habilitación, el mandatario deberá ingresar la información requerida para acreditar el cumplimiento de los requisitos, entre ellos, copia del mandato.

c) Tener revisión técnica vigente al momento de la postulación.

d) Para el caso de personas jurídicas, copia autorizada de la escritura en que consta la personería del o los representantes y su correspondiente certificado de vigencia, cuya fecha de emisión no sea superior a los 90 días corridos, anteriores a la fecha de presentación de la solicitud.

e) Las personas jurídicas deberán estar inscritas en el Registro de Personas Jurídicas Receptoras de Fondos Públicos de la Ley N° 19.862.

f) Firmar la Declaración Jurada Simple en la que el postulante se compromete a dar cumplimiento estricto a la mantención de las tarifas. Dicha declaración jurada deberá expresar que los documentos adjuntos son fidedignos.

**Recepción de Antecedentes y Pago.** Recibida la solicitud y los antecedentes respectivos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones los revisará y determinará si el interesado cumple con los requisitos exigidos. Cumplido el proceso de solicitud, el Ministerio solicitará a la Tesorería General de la República (en adelante indistintamente "La Tesorería") generar las acciones de pago de las postulaciones aprobadas, de acuerdo a las especificaciones indicadas en la solicitud (RUT propietario, RUT mandatario, placa patente única, N° de cuenta bancaria, Tipo de cuenta bancaria, Banco, etc.), en base a los datos validados y que a su vez permitan la trazabilidad de la información.

Aquellas solicitudes que no cumplan con lo establecido en la presente metodología, no

podrán obtener el subsidio y deberán ser rechazadas.

En caso de que una solicitud sea rechazada, el Ministerio deberá notificar al solicitante mediante el correo electrónico ingresado al momento de realizar la solicitud indicando el motivo de rechazo, y habilitando las placas patentes únicas incluidas en dicha postulación para que puedan volver a postular subsanando las observaciones y/o documentación solicitada, dentro del plazo otorgado para ello.

El pago de este beneficio, se realizará de manera trimestral, y estará sujeto a las sanciones por incumplimiento del compromiso de la mantención de las tarifas.

Los postulantes deberán revalidar la postulación correspondiente a cada trimestre, utilizando para ello el protocolo de revalidación que estará disponible en el sitio web de postulación. Todo lo anterior, será informado con la debida antelación a través del sitio [www.dtpr.cl](http://www.dtpr.cl).

La Tesorería General de la República realizará el pago en función de las órdenes de pago que emita el Ministerio y se efectuará mediante cheque nominativo o depósito en la cuenta bancaria que el solicitante señale en su formulario de postulación realizada a través del sitio web dispuesto por la División de Transporte Público Regional.

En caso de que las cuentas informadas por el postulante sean erróneas, se emitirá un pago por caja disponible en Banco Estado para personas naturales; y para personas jurídicas se emitirá mediante cheque que será despachado por Correos de Chile. La Tesorería General de la República dispondrá en su sitio web de una consulta de los pagos en línea.

Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, el proceso de postulación y pago necesario para llevar adelante el presente programa, podrá efectuarse conjuntamente con otros procesos de postulación y pago que efectúe el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

### **III. Fiscalización**

Los Inspectores de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito (Programa de Fiscalización), de la Subsecretaría de Transportes, fiscalizarán el cumplimiento de la mantención de tarifas, de acuerdo a lo siguiente:

**a) Universo a fiscalizar:** En el marco de su Plan Anual vigente para el ejercicio correspondiente, el Programa de Fiscalización determinará la muestra de servicios y vehículos a fiscalizar por mes, en las modalidades urbanas y rurales.

El Ministerio podrá complementar su labor de fiscalización, mediante elementos o servicios de apoyo a la supervisión de las condiciones de prestación de los servicios establecidas en virtud de la entrega de subsidio, tales como: informes elaborados en base a la información capturada por los sistemas de información y gestión de flota instalados en los vehículos u otros servicios de apoyo a la supervisión en terreno de los operadores, la instalación y operación en los vehículos asociados al pago de subsidios, de elementos y/o sistemas tecnológicos que sirvan de apoyo a la supervisión y verificación de la efectiva prestación del servicio y que permitan obtener información relevante para la optimización y pago de este subsidio.

**b) Entrega de información:** El Programa de Fiscalización enviará a la División de Transporte Público Regional, con copia a los Secretarios Regionales Ministeriales y a los Encargados Regionales de Subsidios, dentro de los 5 primeros días hábiles del mes siguiente al de levantamiento de la información, un informe en formato electrónico (archivo con extensión .xls ó .xlsx) con el resultado de la fiscalización realizada, que deberá contener, al menos, la fecha, región, folio, placa patente única y la(s) tarifa(s) cobradas por el respectivo prestador, según la verificación efectuada en terreno.

**c) Medición:** La fiscalización e informe de sus resultados deberá extenderse a todas las tarifas vigentes en los servicios que postulen a este programa.

#### **IV. Sanciones por incumplimiento de estabilización tarifaria**

El incumplimiento de mantener las tarifas, en contravención al compromiso contenido en la declaración a la que se hace referencia en el literal f) del numeral II, configurará una percepción indebida del subsidio contemplado en este programa, resultando aplicables las sanciones contenidas en el Artículo 8° y siguientes de la Ley N°20.378 y en la demás normativa aplicable.

La Subsecretaría de Transportes, en función de las sanciones informadas por las Secretarías Regionales Ministeriales y previo proceso sancionatorio, dictará un acto administrativo que tenga por acreditado el incumplimiento y posteriormente oficiará al propietario, mandatario o mero tenedor, según corresponda, requiriendo el reintegro de los fondos a la cuenta corriente del Subsidio Nacional al Transporte Público, entregando un plazo perentorio de 30 días corridos. En caso de no verificarse el pago, podrá la autoridad solicitar las respectivas acciones de cobranza al Consejo de Defensa el Estado.

**4° PUBLÍQUESE** el presente acto administrativo en el sitio web de la División de Transporte Público Regional ([www.dtpr.gob.cl](http://www.dtpr.gob.cl)).

**ANÓTESE Y PUBLÍQUESE EN EXTRACTO**

**Distribución:**

GABINETE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES  
GABINETE SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES  
DIVISION LEGAL  
DIVISION DE TRANSPORTE PUBLICO REGIONAL  
DIVISION DE TRANSPORTE PUBLICO REGIONAL - Unidad Legal



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

1663156

E53940/2026