



**CREA PROGRAMA ESPECIAL DE MANTENCIÓN DEL EQUILIBRIO ECONÓMICO FINANCIERO EN CONTRATOS DE ENTREGA DE SUBSIDIO PARA SERVICIOS TERRESTRES DE CONECTIVIDAD EN ZONAS AISLADAS, RURALES Y TRANSPORTE ESCOLAR.**

**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 N° 4, de 2010, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda; el Memorándum N° 5066, de la División de Transporte Público Regional, de 17 de abril de 2026; el Oficio Ordinario N°742, de 30 de marzo de 2026, del Director de Presupuestos; 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 al transporte público remunerado en zonas aisladas, al transporte escolar, a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país "(...) y otros programas que favorezcan el transporte público"; 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, 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.

**5°** Que, complementando lo indicado en el considerando anterior, mediante Oficio Ordinario N°742, de 30 de marzo de 2026, del Director de Presupuestos, dirigido al Subsecretario de Transportes, se informó que " (...) *los recursos necesarios estarán disponibles cuando así se requiera, considerando los programas especiales para el congelamiento tarifario, o, en su caso, las acciones tendientes a asegurar la continuidad de los servicios, tales como aquellas que permitan mantener el equilibrio económico financiero de los contratos (...).*".

**6°** Que, actualmente no existe un programa que permita mantener el equilibrio económico financiero de los contratos de entrega de subsidio para servicios terrestres de conectividad en zonas aisladas, rurales y de transporte escolar, motivo por el cual resulta necesaria la creación de un Programa Especial que cumpla estos objetivos.

**7°** Que, los denominados contratos de entrega de subsidio para servicios terrestres de conectividad en zonas aisladas y rurales, tienen como objeto: i) lograr que las comunidades que habitan en lugares aislados del territorio nacional, puedan acceder a una mayor integración territorial, económica y social, con centros de mayor desarrollo económico y con una mejor oferta de servicios; ii) facilitar su acceso a centros urbanos y, iii) brindar conectividad a los habitantes de zonas rurales a nivel nacional con estándares superiores a los existentes; mientras que los contratos de Transporte Escolar tienen como objeto que los estudiantes de las zonas aisladas del país, puedan acceder a centros educacionales.

En cumplimiento de estos objetivos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones materializó la entrega de subsidios de conectividad, formalizando su entrega mediante contratos de transporte público en zonas aisladas (CTA), contratos de transporte públicos en zonas rurales (CTR) y contratos para transporte escolar en zonas rurales (CTE). A la fecha, existen aproximadamente 640 contratos de transporte de conectividad, considerando tanto los servicios prestados en zonas aisladas como los de transporte en zonas rurales, que benefician a alrededor de 900.000 personas a nivel nacional; y 920 contratos de transporte escolar subsidiado, que movilizan a más de 68.000 estudiantes a lo largo del país. Dichos servicios se ven actualmente expuestos a condiciones exógenas extraordinarias, que se detallarán en los considerandos siguientes, que impactan de forma significativa en el equilibrio económico y financiero de los contratos, aumentando los costos sin una retribución razonable, disminuyendo o eliminando la rentabilidad de los servicios; lo que implicaría la renuncia masiva y simultánea de los contratos antes indicados, discontinuando la prestación de los servicios.

**8°** Que, en consecuencia, la creación de este Programa Especial, busca asegurar a la población de zonas aisladas y rurales, la continuidad de los servicios de transporte público y escolar, 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 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 la discontinuidad de los servicios de transporte público en zonas aisladas y rurales, establecidos en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional, establecido en el artículo 5°, de la Ley N°20.378.

**9°** Que, en el mismo orden de consideraciones, la División de Transporte Público Regional ha señalado en la minuta adjunta al memorándum 5066/2026, 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 del orden del 30% de la operación en servicios de Transporte Rural y del 10% en servicios de Transporte Escolar. Lo anterior, sumado a que los esfuerzos de electromovilidad en los que ha avanzado el país se concentran en servicios de transporte urbano, implica que un aumento en el valor del combustible impacta fuertemente en los costos de la totalidad de los sistemas de transporte público rural y de transporte escolar de las regiones del país. En particular, se ven fuertemente afectados los servicios de Transporte Público Rural, en modo terrestre, de zonas aisladas y de conectividad rural, así como a los servicios de Transporte Escolar, que financia este Ministerio en el marco de la Ley N° 20.378. Dicho aumento impacta de forma significativa el equilibrio económico y financiero de los contratos, aumentando los costos sin una retribución razonable, disminuyendo o eliminando la rentabilidad de los servicios, dado que el costo del petróleo Diesel utilizado como referencia en los contratos es significativamente menor al actual -como se puede ver en la gráfica del valor del petróleo Diesel entre enero de 2023 y la actualidad, que se muestra en el presente documento-; lo que implicaría la renuncia masiva y simultánea de los contratos antes indicados, descontinuando la operación de los servicios.

En este contexto, es fundamental crear un programa que asegure el equilibrio económico financiero de los contratos de transporte de zonas rurales, aisladas y de transporte escolar, en el marco del Plan Chile Sale Adelante que ha impulsado la actual administración. Este plan tiene especial sentido en las zonas referidas, pues en ellas solo a través del transporte se asegura el acceso a otros servicios básicos esenciales, como salud, trabajo, alimentación y educación.

A continuación, se caracterizan los tipos de servicios terrestres de conectividad a los que irá dirigido el Programa:

- Servicios de Conectividad para Zonas Rurales y Aisladas (CTR y CTA)

A la fecha existen alrededor de 640 servicios de Conectividad para Zonas Rurales y Aisladas. Este tipo de servicios están diseñados para garantizar la integración territorial, económica y social de los habitantes de localidades rurales o con altos grados de aislamiento geográfico. Su objetivo fundamental es asegurar que la población pueda acceder a servicios como salud, centros laborales, servicios financieros y trámites administrativos, superando barreras de distancia y costo. Esta situación excepcional se da principalmente cuando el transporte público es inexistente, precario (por altas tarifas o bajas frecuencias) o cuando el gasto en transporte representa una carga excesiva frente a los ingresos familiares. En este contexto, la discontinuidad de estos servicios supondría dejar sin conectividad a aproximadamente 900.000 beneficiarios a nivel nacional, afectando severamente su calidad de vida y su conexión con los centros de desarrollo de sus respectivas regiones.

- Servicios de Transporte Escolar subsidiados (CTE)

A la fecha, existen alrededor de 920 servicios de Transporte Escolar subsidiado. Este programa tiene como propósito exclusivo facilitar el acceso a los establecimientos educacionales para estudiantes que enfrentan dificultades de conectividad. Para su implementación, se priorizan aquellos casos donde los alumnos deben enfrentar largos tiempos de viaje a pie o en transporte público, que pertenezcan al sistema de protección social Chile Solidario o residan en comunas con un bajo Índice de Desarrollo Humano (IDH). El subsidio actúa como un motor de equidad, garantizando que el transporte no sea una barrera para la educación. Por consiguiente, la discontinuidad de estos servicios supondría dejar sin acceso a sus establecimientos a aproximadamente 68.000 estudiantes de sectores rurales de todo el territorio nacional, lo que pondría en riesgo directo la asistencia escolar y la permanencia de los estudiantes en el sistema educativo, con las respectivas

consecuencias inmediatas y de mediano y largo plazo que esto implica.

En este contexto, es fundamental resguardar la operación de los servicios antes mencionados, frente al significativo aumento en los precios de los combustibles, resguardando el equilibrio económico y financiero de los contratos mediante mecanismos de compensación por los costos adicionales relevantes no existentes al momento de suscribirlos, dado que el costo del petróleo diésel utilizado como referencia en los contratos es significativamente menor al actual, como se puede ver en la gráfica incorporada en el siguiente punto de la presente minuta.

En definitiva, se busca incentivar la continuidad de los servicios existentes, evitando así afectar su operación y la atención que brindan a las personas.

A continuación, se expondrán algunos puntos relevantes que sustentan esta iniciativa.

**a) El alza del precio del petróleo diésel constituye un hecho sobreviniente y no imputable a los operadores**

En efecto, se trata de un alza que constituye un hecho sobreviniente y no imputable ni a los operadores de los servicios ni a la Autoridad de Transportes. Además -atendida su cuantía- es un fenómeno absolutamente extraordinario, y referido al contexto geopolítico internacional antes mencionado en este documento.

Para ilustrar este fenómeno de alza de precio, se muestra a continuación el valor del petróleo diésel, reportado de forma semanal, desde enero de 2023 hasta la actualidad:



Fuente: Elaboración propia, en base a información de la CNE.

Es evidente que el precio actual del petróleo diésel excede, tanto en magnitud como en ritmo de variación, los rangos normales considerados en los cálculos habituales del operador y la autoridad para proyectar los subsidios asociados a la correcta operación en los tipos de servicios de transporte subsidiado identificados en este documento. Por estos motivos, se estima que aplicar los contratos tal como fueron concebidos y pactados en su origen, implicará necesariamente afectar gravemente el principio de equilibrio económico financiero de los mismos, según se expondrá en el siguiente punto.

**b) Existe una afectación del equilibrio económico financiero de los contratos**

Cabe, en primer término, indicar que el principio de equilibrio económico financiero de los contratos, busca mantener durante su ejecución la debida proporcionalidad entre las prestaciones realizadas por los operadores y sus contraprestaciones -que en este caso

*incluyen el otorgamiento de un subsidio-, de manera tal que no se configure ni un enriquecimiento ilícito ni un perjuicio del patrimonio de ninguna de las partes contratantes.*

*Es preciso indicar además que, en el ámbito del transporte público, el resguardo del equilibrio económico financiero del contrato constituye uno de los ejes fundamentales para garantizar la continuidad de los servicios de transporte. Para los tipos de servicios de transporte subsidiado identificados en este documento, el mecanismo de ajuste automático corresponde al reajuste anual del monto de subsidio, en el mes de enero de cada año, en función de la siguiente fórmula:*

$$MS_n = MS_{n-1} \times \left[ 1 + \left( \frac{IPC_{n-1} - IPC_{n-2}}{IPC_{n-2}} \right) \right]$$

*Donde:*

***MS<sub>n</sub>*** *corresponde al monto de subsidio mensual reajustado.*

***MS<sub>n-1</sub>*** *corresponde al monto de subsidio mensual previo al reajuste.*

***IPC<sub>n-1</sub>***: *Es el Índice de Precios al Consumidor del mes de diciembre del año n-1.*

***IPC<sub>n-2</sub>***: *Es el Índice de Precios al Consumidor del mes de diciembre del año n-2 (para el primer cálculo de reajuste, corresponderá al índice del mes anterior al que inició el contrato).*

*Dicha cláusula (que reajusta anualmente los meses de enero, en función de la variación del IPC), no recoge el impacto directo de la situación descrita anteriormente en este documento, ni en magnitud ni en el momento de aplicación de la misma.*

*En este orden de ideas y según lo indicado en los literales a) y b) precedentes, las causales exógenas e imprevistas para las partes y posteriores a la celebración del contrato, generaron una ruptura en la ecuación contractual rompiendo el equilibrio económico financiero, generando una alteración anormal en la economía del mismo, haciéndolo más gravoso para los operadores. Lo anterior, redundó en la necesidad de generar mecanismos excepcionales y transitorios, a fin de contemplar las circunstancias imposibles de prever al momento de la suscripción de los referidos contratos.*

### **c) Principio de servicialidad**

*La implementación de las medidas de mitigación necesarias contempladas en este Programa, de acuerdo a todo lo antes mencionado, deben tener en consideración el principio de servicialidad del Estado, consagrado en el artículo 1° de la Constitución Política de la República, conforme al cual el Ministerio tiene una posición de garante en la satisfacción de las necesidades públicas, ante lo cual se debe disponer de medidas eficaces que permitan asegurar la continuidad de los servicios.*

### **d) Principio de igualdad de los oferentes**

*Cabe precisar que el presente programa, para el caso de contratos derivados de procesos de licitación o selección, no vulnera el principio de igualdad de los oferentes indicado en el artículo 9° del DFL 1/19.653 de 2000, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N°18.575, Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, en tanto esta medida de mantención del equilibrio económico de los contratos habría sido aplicado a cualquiera de los proponentes que hubieran resultado contratados para la operación de los servicios en cuestión.”.*

**9°** Que, la Minuta concluye que "(...) el establecimiento de esta iniciativa tiene por finalidad asegurar la continuidad de los servicios de transporte público en zonas aisladas, rurales y de transporte escolar, y el acceso de los usuarios a los mismos, resguardando el interés público comprometido en la prestación de este tipo de servicios. Además, se enmarca en las atribuciones legales del Ministerio, en cuanto le corresponde programar, formular y ejecutar la política general de transportes conforme a las directrices impartidas por el Presidente de la República, con el objeto de implementar las políticas públicas del sector. Asimismo, responde al ejercicio de las facultades conferidas a la Autoridad de Transportes por la normativa vigente en materia de apoyo al transporte regional. En consecuencia, dado el impacto positivo que esta medida tendrá en el transporte público, cumple con los requisitos de impacto y/o rentabilidad social del artículo 5°, de la Ley 20.378."

**10°** Que, en razón de lo indicado en los considerandos anteriores, por medio del presente acto se procederá a aprobar un "Programa Especial de Mantenimiento del Equilibrio Económico Financiero en Contratos de Entrega de Subsidio, para Servicios Terrestres de Conectividad en Zonas Aisladas, Rurales, y Transporte Escolar".

### **RESUELVO:**

**1° CRÉASE** el "Programa Especial de Mantenimiento del Equilibrio Económico Financiero en Contratos de Entrega de Subsidio para Servicios Terrestres de Conectividad en Zonas Aisladas, Rurales y Transporte Escolar", en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional establecido en el artículo 5° de la Ley N° 20.378, cuyo objeto es mantener la continuidad 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 el artículo 3°, literal b), y 4° de la Ley N° 20.378.

**3° APRUÉBASE** la siguiente metodología extraordinaria y transitoria de mantenimiento del equilibrio económico financiero del referido Programa Especial; la que se aplicará a los servicios de conectividad de transporte público en zonas aisladas y rurales, así como a servicios de Transporte Escolar Subsidiado, que se encuentren en alguna de las siguientes situaciones:

1.- Que mantengan contratos de operación vigente con el Ministerio y no sean beneficiarios del subsidio entregado a través del Programa Especial de congelamiento tarifario creado mediante la Resolución Exenta N° 3780, de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones.

2.- Que cuenten con un contrato suscrito que aún no haya iniciado su operación y cuyo proceso de contratación haya tenido como fecha máxima de presentación de ofertas o cotizaciones el 25 de marzo de 2026.

### **I. Fórmula de cálculo**

La compensación asociada a la mitigación de la afectación del equilibrio económico y financiero de los contratos por efecto del alza de los combustibles para un contrato  $c$  en un mes  $t$  ( $CD_{tc}$ ) se calcula según la siguiente formulación:

$$CD_{tc} = \frac{\Delta PD_{t,c,r} \cdot KM_{t,c}}{R_c}$$

en donde,

- $CD_{tc}$  Compensación asociada a la mitigación de la afectación del equilibrio económico y financiero de los contratos por efecto del alza de los combustibles para un contrato  $c$  en un mes  $t$
- $\Delta PD_{t,c,r}$ : es la variación del precio del petróleo diésel en el mes  $t$ , respecto del indicador base del 25 de marzo de 2026, en la comuna  $r$ , en la cual opera el contrato  $c$ , según la información disponible por parte de la Comisión Nacional de Energía (CNE).
- $KM_{t,c}$ : corresponde a la oferta realizada en el mes  $t$  (km/mes), según la información disponible por el MTT del contrato  $c$ .
- $R_c$ : corresponde al rendimiento de los vehículos (km/lt) considerados en el contrato  $c$ , según la información disponible por el MTT.

Por otra parte, la variación del precio del petróleo diésel antes definida ( $\Delta PD_{t,c,r}$ ) se calcula según la siguiente formulación:

$$\Delta PD_{t,c,r} = PD_{t,c,r} - PD_{0,c,r}$$

en donde se considerará lo siguiente:

- $PD_{t,c,r}$ : corresponde al valor del precio del petróleo diésel en el mes  $t$ , en la comuna  $r$ , en la cual opera el contrato en cuestión  $c$ , según la información disponible por parte de la Comisión Nacional de Energía (CNE). Se considerará para cada caso el o los últimos valores informados por las distintas estaciones de servicio de la comuna  $r$  respectiva.
- $PD_{0,c,r}$ : corresponde al valor del precio del petróleo diésel, en la comuna  $r$ , en la cual opera el contrato en cuestión  $c$ , al día 25 de marzo de 2026, según la información disponible por parte de la Comisión Nacional de Energía (CNE).

En caso de resultar un monto negativo producto de la aplicación de esta metodología, se podrán descontar los montos que correspondieren en futuras liquidaciones de pago, según establezca el MTT.

Cabe destacar que, a este monto de compensación se le descontará el monto de cualquier beneficio paralelo entregado por este Ministerio al transporte escolar.

Al inicio y término de la aplicación de este programa, se deberán prorratear los montos de compensación en función de la cantidad de días que correspondan<sup>1</sup>.

El monto de compensación a pagar por la operación de los servicios, se ajustará mensualmente, de acuerdo a los niveles de cumplimiento de las frecuencias<sup>2</sup> realizadas según lo establecido en el contrato. Por tanto, al valor  $CD_{tc}$  se le descontará por cada viaje no realizado en el mes  $t$  en contrato  $c$ , el siguiente valor  $DCVNR_{tc}$ :

$$DCVNR_{tc} = \frac{\Delta PD_{t,c,r} \cdot KV_{t,c}}{R_c}$$

en donde,

- $DCVNR_{tc}$  Descuento de la compensación, a causa de un viaje no realizado, por sentido de viaje, para un contrato  $c$  en un mes  $t$
- $KV_{t,c}$  Corresponde a la longitud de un viaje (por sentido de viaje) según la información disponible por el MTT<sup>3</sup> del contrato  $c$ .
- $\Delta PD_{t,c,r}, R_c$  Ambos tienen el mismo significado antes señalado en el presente documento.

<sup>1</sup> A modo de ejemplo en el mes de marzo se deberá considerar el periodo comprendido entre el día 26 y 31 de marzo de 2026.

<sup>2</sup> Esto considera tanto información declarada directamente por operadores como tecnología de sistemas AVL.

<sup>3</sup> En los contratos de servicios de Transporte Escolar, donde dicho valor no se explicita en los contratos, se utilizará la información asociada al diseño de cada servicio.

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

Para acceder a la compensación, los prestadores de servicios beneficiarios del Presente Programa, deberán realizar una aceptación de las condiciones establecidas, mediante declaración jurada simple que se pondrá a disposición para tales efectos.

### **Liquidación mensual de pagos**

El pago de la compensación se realizará mensualmente, mediante acto administrativo emitido por el MTT estableciendo los montos a transferir, individualizando a los participantes de este programa y según la formulación indicada en el punto I "Fórmula de Cálculo".

Lo anterior no obsta a la facultad del Ministerio de realizar los procedimientos sancionatorios y/o ajustes en los montos del subsidio ya pagados, en caso de verificar inconsistencias o errores en los informes entregados por el Operador.

En conformidad a este procedimiento se informará al operador cuál será el monto a facturar.

### **Facturación mensual**

El monto de compensación se pagará mensualmente por períodos vencidos, contra factura.

El operador emitirá la factura una vez que la Secretaría Regional Ministerial correspondiente le indique el monto y el código de autorización que deberá ser incluido en el documento tributario. El monto facturado deberá ser igual al informado por la Secretaría Regional.

Las facturas deberán ser extendidas con al menos los siguientes datos:

Nombre : Subsidio Nacional al Transporte Público.

Rol Único Tributario : 61.979.750-7

Giro : Actividades de la Administración Pública.

Dirección : Amunátegui N° 139, Santiago.

Detalle o Glosa : Subsidio al Transporte Público al Programa Especial de Mantenimiento del Equilibrio Económico Financiero ID NNNXXXX Período MM-YYYY

Código de autorización: Código numérico, entregado por la Secretaría Regional para proceder a la facturación.

La Subsecretaría podrá reclamar en contra del contenido de la factura, dentro de los ocho (8) días corridos siguientes a su recepción. En este caso, el reclamo deberá ser puesto en conocimiento del emisor de la factura por carta certificada, o por cualquier otro modo fehaciente, conjuntamente con la devolución de la factura. El reclamo se entenderá practicado en la fecha de envío de la comunicación.

El pago se cursará por medio de transferencia electrónica a la cuenta señalada por el operador al momento de la suscripción del contrato respectivo (cuenta corriente, cuenta a la vista u otra que permita efectuar el pago mediante este medio), siendo responsabilidad exclusiva del operador informar oportunamente cualquier cambio.

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

**ANÓTESE Y PUBLÍQUESE EN EXTRACTO**

**Distribución:**

GABINETE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES  
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.

1678653

E64815/2026