GOBIERNO DEL MAULE
¡Se vive mejor!

DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTES

RESOLUCIÓN (E): Nº 9024

MAT.: Aprueba Bases y Anexos de Convocatoria para presentación de postulaciones a **"Renovación de Buses y Minibuses Urbanos y Rurales Eléctricos, año 2026"**, en el contexto del Programa Código BIP 40.083.683-0 **"Transferencia Programa Renovación de Buses y Minibuses Urbanos y Rurales Eléctricos, año 2026, Región del Maule".**

TALCA, 22 OCT 2026

VISTOS Y CONSIDERANDO:

1. El artículo 111 de la Constitución Política del Estado, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por Decreto Supremo N° 100 de 17 de septiembre de 2005, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia;
2. La Ley Nº19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional, cuyo texto refundido, coordinado sistematizado y actualizado fue fijado por D.F.L 1/19.675 de 2005, Ministerio del Interior, SUBDERE, publicado el 8 de noviembre de 2005, y sus modificaciones;
3. La Ley N°20.378, que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros, publicada el 5 de septiembre de 2009 y sus modificaciones, en especial, la Ley N°20.696 que -en lo que interesa- modificó la anterior, incrementando los recursos del subsidio y creando el fondo de apoyo regional (FAR); y La Ley N° 21.692, que -en lo que interesa- autoriza hasta el año 2032 la disposición de un aporte especial para el transporte y conectividad regional, que será transferido al Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional;
4. El Decreto Supremo N° 44, publicado el 09 de agosto de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que Aprueba Reglamento Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxibuses;
5. El Convenio de Colaboración suscrito el 26 de junio de 2015 entre el Gobierno Regional del Maule y la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, Región del Maule, aprobado por resolución exenta N°4276 de 12 de agosto de 2015, del Gobierno Regional del Maule;
6. El Decreto Supremo N°86, de 30 de diciembre de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado el 3 de julio de 2021, que modifica el Decreto Supremo N°44 de 2011 del mencionado ministerio, aprobando el Reglamento del Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxibuses;
7. La Resolución Exenta N°2487, de 27 de julio de 2021, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece la información mínima que deberá contener el informe de proyecto postulación vehículos eléctricos (IPVE), que debe presentar la unión temporal de postulantes, al momento de la postulación, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 3°, letra N), del Decreto Supremo N°44, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en los términos que indica;
8. La Resolución Exenta N°2778, de fecha 26 de agosto de 2021, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece requerimientos para los sistemas de localización automática de vehículos, GPS o similar, para vehículos entrantes, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 5°, letra f), del Decreto Supremo N°44, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
9. La Ley Nº21.796, publicada el 12 de diciembre de 2025, de Presupuestos del Sector Público para 2026;

10. La Resolución Afecta, N°115 de fecha 29 de diciembre de 2025, del Gobierno Regional del Maule, que distribuye el Presupuesto de Inversión del Gobierno Regional del Maule, tomada de razón por parte de la Contraloría General de la República, Región del Maule, con fecha 29 de enero de 2026;
11. La Resolución Afecta N° 36, de fecha 23 de abril de 2026, del Gobierno Regional del Maule que modifica el presupuesto de inversión del Gobierno Regional y asigna recursos al subtitulo 24 item 01 asignación 010 "Aplicación letra a) art. 4° transitorio Ley 20.378 incrementándolo en M$3.015.540.-;
12. La Resolución Exenta N°741, de 12 febrero de 2026, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece montos anuales para el año 2026 del valor de beneficio por renovación del programa de modernización para la renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxibuses;
13. El Oficio N°25740/2026 DTPR, de fecha 17 de agosto de 2026, de la Secretaria Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región del Maule;
14. El Memorándum N° 045, de fecha 19 de agosto de 2026 de la Jefa de División de Infraestructura y Transporte del Gobierno Regional del Maule, por medio del que solicita al Jefe de División de Presupuesto e Inversión informe la disponibilidad presupuestaria para la ejecución del programa en referencia;
15. La Resolución Exenta N°3669/2026, de 21 de agosto de 2026, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que modifica Resolución Exenta N° 741 de 2026, que establece para el año 2026 montos del valor de compra del programa especial de renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxibuses Eléctricos;
16. El Oficio N°27032/2026 DTPR, de fecha 26 de agosto de 2026, de la Secretaria Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región del Maule;
17. El Memorándum N° 692, de fecha 09 de septiembre de 2026 del Jefe de División de Presupuesto e Inversión Regional por medio del que informa a la Jefa de División de Infraestructura y Transporte del Gobierno Regional del Maule acerca de la disponibilidad presupuestaria para la ejecución del programa en referencia;
18. El Oficio Ord. N° 2409, de fecha 01 de octubre de 2026, del Gobernador Regional del Maule a Secretario Ejecutivo del Consejo Regional del Maule, que solicita colocar en tabla del Consejo Regional del Maule, para su análisis y aprobación de recursos, el proyecto indicado;
19. El acuerdo adoptado por el Consejo Regional del Maule, en Sesión Ordinaria N° 892, de 06 de octubre de 2026, de aprobar el Programa antes individualizado, Código BIP N°40.083.683-0 (IDI 2026), para el año 2026, 2027 y 2028, por un monto de M$7.700.000.-, conforme consta en Acta de la respectiva Sesión y en oficio Ord. N° 532 de 07 de octubre de 2026, de su Secretario Ejecutivo;
20. El Reporte de Ficha-IDI año 2026, Código BIP 40.083.683-0;
21. La Resolución Exenta, N° 8806, de fecha 19 de octubre de 2026, del Gobierno Regional del Maule que modifica el presupuesto de inversión del Gobierno Regional y asigna recursos por M$438 a la iniciativa "Subsidio Ley N° 20.378 por concepto de Gastos Administrativos" para efectos de la publicación de la convocatoria;
22. La Resolución TRA N°809/6/2025, VII REGIÓN DEL MAULE, 16/01/2025, que nombra a doña María Francisca Leiva Tagle, en el cargo de Jefe de División, grado 4° EUR, de la Planta Directivos del Gobierno Regional del Maule, a contar del 6 de enero de 2025;
23. La Resolución Exenta N° 6920, de fecha 20 de agosto de 2026, del Gobierno Regional del Maule que delega facultades para suscribir documentos en Administrador Regional y en Jefes de División que indica y revoca resoluciones anteriores;
24. La Resolución N°36, de 2024 que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón y la Resolución N°8 de 2025 que modifica y complementa la anterior, ambas de la Contraloría General de la República.

RESUELVO:

1.- APRUÉBANSE las Bases de la Convocatoria para la Presentación de Postulaciones al **PROGRAMA RENOVACIÓN DE BUSES Y MINIBUSES URBANOS Y RURALES ELÉCTRICOS, AÑO 2026, REGIÓN DEL MAULE.**

2.- INCORPÓRASE, el texto íntegro del referido documento a la presente resolución, que es del tenor siguiente:

BASES DE CONVOCATORIA PARA LA PRESENTACIÓN DE POSTULACIONES AL PROGRAMA ESPECIAL DE RENOVACIÓN DE BUSES, MINIBUSES, TROLEBUSES, Y TAXIBUSES, URBANOS Y RURALES ELECTRICOS
REGIÓN DEL MAULE
AÑO 2026

1.- GENERALIDADES

1.1. Introducción

La Ley N°20.378, creó un mecanismo de subsidio de cargo fiscal, destinado a compensar las diferencias que puedan darse entre ingresos y costos de operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, con el objeto de promover el uso del transporte público remunerado de pasajeros y de introducir mejoras en las condiciones de calidad y seguridad en la provisión de este servicio.

Dicha Ley estableció, en su artículo Cuarto Transitorio, un aporte especial a los Gobiernos Regionales para el Transporte y Conectividad, que incluye la ejecución de un programa especial mediante el cual se facultó a éstos para convocar a un proceso de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses, en adelante el Programa.

A su vez, la Ley N° 21.692, que modificó la Ley 20.378, autoriza hasta el año 2032 la disposición de un aporte especial para el transporte y conectividad regional, que será transferido al Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional. Estos recursos, podrán ser utilizados por los Gobiernos Regionales para convocar a un programa de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses, garantizando su posterior renovación por vehículos de menor antigüedad.

Para la implementación de este programa el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en uso de la atribución indicada en el mismo artículo Cuarto Transitorio, dictó el Decreto Supremo N°44, de 2011, en virtud del cual se aprobó su Reglamento.

En este contexto, el Gobierno del Maule ha resuelto implementar en la Región el Programa antes aludido, disponiendo al efecto la presente Convocatoria para la presentación de postulaciones durante el año 2026.

1.2. Conceptos

Para los efectos de la presente Convocatoria, conforme con lo indicado en el Decreto Supremo N°44, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se entenderá por:

a. **Renovación:** La sustitución de un bus, minibús, trolebús o taxibús por otro que lo reemplaza sujeto al cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento.
b. **Vehículo Saliente:** El bus, minibús, trolebús o taxibús que ingresa al Programa y que será chatarrizador, o bien, conservado para efectos de investigación histórica o para ser exhibido en museos.
c. **Vehículo Entrante:** El bus, minibús, trolebús o taxibús que ingresa al Programa en sustitución del vehículo saliente. Cabe señalar que la elección de marca, procedencia y modelo del Vehículo entrante son de exclusiva responsabilidad del postulante.
d. **Chatarrización:** El proceso técnico mecánico de destrucción total de un vehículo, realizado por un chatarrizador.
e. **Primera Inscripción:** El año y mes de la primera inscripción del vehículo en el Registro de Vehículos Motorizados que lleva el Servicio de Registro Civil e Identificación, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 39 del D.F.L. N°1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N°18.290, de Tránsito.
f. **Antigüedad:** El período que se extiende desde la primera inscripción del vehículo respectivo a la fecha de postulación al Programa. Para los efectos mencionados en el artículo 7 del DS 44 de 2011, la antigüedad se calculará como la diferencia entre el año de fabricación del vehículo respectivo y el año de postulación al Programa.
g. **Valor de Compra:** El monto en dinero que el Gobierno del Maule entrega al postulante que efectúa la renovación de un vehículo saliente, con arreglo a los requisitos del Programa.
h. **Postulante:** La persona natural o jurídica, que, en calidad de propietario del vehículo saliente y entrante, participa en el proceso de renovación convocado por el Gobierno del Maule. Con todo, el postulante podrá actuar representado en conformidad con las normas generales. Sin perjuicio de lo anterior, podrán postular al Programa Especial, los arrendatarios con opción de compra que presenten un mandato, otorgado de acuerdo a las reglas generales, por medio del cual la entidad o persona propietaria del vehículo les haya facultado a percibir el valor de compra o el beneficio por renovación, según sea el caso, establecido en la ley.
i. **Programa:** El Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses, y Taxibuses.
j. **Reglamento:** El Reglamento del Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses, y Taxibuses, aprobado por Decreto Supremo N°44, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones.
k. **Gobierno Regional:** El Gobierno del Maule.
l. **Ministerio:** El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
m. **Capacidad:** número de pasajeros que puede transportar como máximo un vehículo de transporte público, valor que debe ser calculado de conformidad a lo establecido en la Resolución Exenta N° 2331, de 2011 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, modificada por la Resolución Exenta N°3738, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
n. **Vehículo entrante eléctrico:** El bus, minibús o taxibús que cuenta con motor eléctrico puro, entendiendo como tal aquel vehículo impulsado exclusivamente por energía eléctrica y que ingresa en sustitución de un vehículo saliente al Programa Especial.
o. **Unión Temporal de Postulantes (UTP):** agrupación de personas naturales, personas jurídicas o de unas y otras, que se agrupan con la sola finalidad de optimizar su acceso al financiamiento, adquisición y mantención de buses eléctricos; de modo tal que cada uno de sus integrantes es propietario de uno o más vehículos salientes y entrantes y que conjuntamente y como un postulante único, participan en el proceso de renovación convocado por el Gobierno Regional, en el contexto del Programa Especial; independizándose una vez adjudicados los beneficios a los que han postulado.
Sin perjuicio de lo anterior, podrán participar de la Unión Temporal de Postulantes, los

arrendatarios con opción de compra que presenten un mandato, otorgado de acuerdo a las reglas generales, por medio del cual la entidad, persona o personas propietarias del vehículo les haya facultado a percibir el valor de compra, determinado según el presente reglamento.
El Ministerio a través de la Resolución Exenta N°2702, de 2021, y sus modificaciones, estableció que la cantidad mínima de vehículos que deben integrar la Unión Temporal de Postulantes es de **4 buses.**

p. **Informe de Proyecto postulación vehículos eléctricos (IPVE)**: Informe que debe presentar la Unión Temporal de Postulantes, el cual deberá ser aprobado por el Ministerio, al momento de la postulación. El Ministerio a través de la Resolución Exenta N°2487, de 2021, estableció la información mínima que deberá contener esta Informe el cual además deberá considerar, en lo que corresponda, lo señalado en el **Anexo 10** de las presentes Bases.

2. SOBRE LA CONVOCATORIA 2026

2.1 Generalidades

La Convocatoria tiene como objetivo la presentación de postulaciones al Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxibuses Urbanos y Rurales Eléctricos en la Región del Maule, para lo cual se establecen en las siguientes condiciones de participación, los requisitos de postulación, la documentación requerida, las etapas y plazos de la misma, entre otros.

La administración del Programa se realizará en coordinación con el Ministerio, el que deberá colaborar y asesorar a los Gobiernos Regionales para su ejecución y fiscalización. Para tales fines la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la región del Maule, deberá colaborar en la revisión y validación de los antecedentes que deben presentar los postulantes al programa en conformidad a lo establecido en el referido Decreto Supremo N°44, de 2011, dando admisibilidad a las postulaciones que cumplen a cabalidad con los antecedentes técnicos y administrativos, para posteriormente remitir los antecedentes al Gobierno del Maule. Por su parte, el Gobierno del Maule, recepcionará las postulaciones admisibles derivadas desde la Secretaría Regional Ministerial de Transporte, revisará todos los antecedentes enviados y realizará una lista de chequeo, verificando que los documentos ingresados cumplan con lo que se estipula en las presentes bases del Programa.

Para consultar si se es potencial beneficiario del programa, puede ingresar al sitio web www.mtt.gob.cl, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o directamente en el la página web del Programa www.renuevatumicro.cl

Los términos y requisitos del Programa y los formularios de postulación de la 1° y 2° etapa, estarán disponibles en el sitio web www.goredelosrios.cl

2.2. Determinación del Monto del Valor de Compra.

El Gobierno del Maule otorgará a los beneficiarios del Programa, un incentivo económico o valor de compra, según la metodología establecida en la **Resolución Exenta N°741, de 2026 y Resolución Exenta N°3669, de 2026 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones.** Los montos se asignan según la categoría del vehículo saliente:

a) Vehículo Saliente: Minibús con capacidad mayor a 0 plazas. (Montos expresados en millones de pesos)

Año de Fabricación Vehículo saliente	Año de Fabricación Vehículo Entrante									
	2027	2026	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018 o inferior
2017	16,26									
2016	16,26	16,26								
2015	16,16	16,16	13,95							
2014	15,93	15,93	12,34	11,43						
2013	15,50	15,50	12,05	11,29	10,42					
2012	14,96	14,96	11,54	10,84	10,16	9,53				
2011	14,62	14,62	11,05	10,52	9,89	9,34	8,63			
2010	13,89	13,89	10,36	9,82	9,37	8,82	8,25	7,69		
2009	12,70	12,70	9,15	8,79	8,37	7,96	7,44	7,07	6,69	
2008 o inferior	11,80	11,80	8,23	7,93	7,74	7,44	7,13	6,86	6,55	6,28

b) Vehículo Saliente: Buses, Trolebuses y Taxibuses con capacidad entre 0 y 38 plazas inclusive. (Montos expresados en millones de pesos)

Año de Fabricación Vehículo Saliente	Año de Fabricación Vehículo Entrante													
	2027 y 2026	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013 o inferior
2027 y 2026	22,24													
2025	22,35													
2024	24,68													
2023	26,80													
2022	28,72													
2021	30,37													
2020	31,79													
2019	32,97													
2018	33,94													
2017	34,74													
2016	35,29													
2015	35,59	31,24												
2014	35,69	28,93	26,82											
2013	35,46	28,93	27,10	25,10										
2012	34,92	28,56	26,82	25,10	23,48									
2011	33,88	27,56	26,14	24,69	23,20	21,48								
2010	32,43	26,38	25,04	23,88	22,48	21,09	19,63							
2009	30,40	24,65	23,54	22,48	21,37	20,06	18,89	17,54						
2008	28,18	22,47	21,53	20,68	19,69	18,66	17,59	16,49	15,38					
2007	25,38	19,94	19,21	18,46	17,57	16,78	16,02	15,02	14,05	13,18				
2006	24,35	18,55	17,86	17,18	16,52	15,79	15,07	14,34	13,56	12,78	11,83			
2005	22,22	16,03	15,46	14,99	14,55	13,91	13,26	12,74	12,07	11,40	10,71	9,94		
2004	18,88	12,14	11,83	11,44	11,08	10,72	10,33	9,93	9,34	8,94	8,49	7,84	7,23	
2003 o inferior	13,89	6,84	6,78	6,78	6,78	6,78	6,78	6,78	6,78	6,78	6,78	6,78	6,78	6,78

c) Vehículo Saliente: Buses, Trolebuses y Taxibuses con capacidad entre 39 y 67 plazas inclusive. (Montos expresados en millones de pesos):

Año de Fabricación Vehículo Saliente	Año de Fabricación Vehículo Entrante: 2027 y 2026	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013 o inferior
2027 y 2026	31,72													
2025	31,88													
2024	35,29													
2023	38,32													
2022	40,99													
2021	43,35													
2020	45,43													
2019	47,14													
2018	48,51													
2017	49,60													
2016	50,41													
2015	50,86	44,59												
2014	51,02	41,28	38,32											
2013	50,60	41,28	38,73	35,82										
2012	49,91	40,74	38,32	35,82	33,54									
2011	48,39	39,36	37,36	35,29	33,14	30,71								
2010	46,32	37,68	35,80	34,09	32,13	30,09	28,03							
2009	43,46	35,17	33,68	32,13	30,55	28,66	26,99	25,01						
2008	40,25	32,12	30,72	29,56	28,11	26,65	25,11	23,53	21,97					
2007	36,28	28,46	27,45	26,42	25,11	24,02	22,87	21,48	20,02	18,81				
2006	34,79	26,47	25,55	24,55	23,54	22,56	21,54	20,46	19,38	18,24	16,85			
2005	31,73	22,89	22,05	21,41	20,79	19,87	18,94	18,23	17,29	16,29	15,26	14,21		
2004	26,96	17,35	16,85	16,37	15,83	15,29	14,76	14,15	13,33	12,72	12,13	11,26	10,33	
2003 o inferior	19,85	9,77	9,73	9,73	9,73	9,73	9,73	9,73	9,73	9,73	9,73	9,73	9,73	9,73

d) Vehículo Saliente: Buses, Trolebuses y Taxibuses con capacidad mayor o igual a 68 plazas. (Montos expresados en millones de pesos):

Año de Fabricación Vehículo Saliente	Año de Fabricación Vehículo Entrante: 2027 y 2026	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013 o inferior
2027 y 2026	41,26													
2025	41,41													
2024	45,83													
2023	49,79													
2022	53,29													
2021	56,39													
2020	59,03													
2019	61,28													
2018	63,09													
2017	64,48													
2016	65,51													
2015	66,11	57,95												
2014	66,30	53,70	49,83											
2013	65,80	53,70	50,34	46,57										
2012	64,85	52,97	49,83	46,57	43,59									
2011	62,90	51,17	48,56	45,84	43,08	39,90								
2010	60,21	49,00	46,53	44,35	41,77	39,13	36,42							
2009	56,51	45,74	43,74	41,77	39,67	37,24	35,09	32,54						
2008	52,33	41,73	39,95	38,44	36,57	34,65	32,67	30,61	28,57					
2007	47,13	37,01	35,69	34,32	32,64	31,22	29,76	27,91	26,02	24,47				
2006	45,22	34,42	33,18	31,96	30,68	29,35	28,00	26,62	25,20	23,72	21,91			
2005	41,26	29,79	28,66	27,86	27,02	25,82	24,66	23,71	22,45	21,18	19,84	18,46		
2004	35,06	22,57	21,94	21,25	20,58	19,87	19,19	18,42	17,35	16,56	15,75	14,62	13,45	
2003 o inferior	25,81	12,70	12,62	12,62	12,62	12,62	12,62	12,62	12,62	12,62	12,62	12,62	12,62	12,62

Los montos de valor de compra señalados en los literales b), c) y d) serán válidos, siempre y cuando, se cumpla que, los vehículos entrantes tengan una antigüedad inferior a la del vehículo saliente no menor a 120 meses, según lo señalado en el artículo 5, del Decreto Supremo N°44, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Adicionalmente, y por tratarse de un programa exclusivo de vehículos entrantes eléctricos, y que pudieran cumplir con estándar red, según lo establecido en la Resolución Exenta N°3149, de 2021, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones, no se exigirá la mencionada diferencia de antigüedad mínima. En estos casos, dichos **vehículos entrantes deberán ser nuevos**, según lo establecido en el referido artículo 5 y podrán optar a los siguientes incentivos adicionales, si así corresponde según lo indicado en el artículo 7, del Decreto Supremo N°44, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:

IAU = Incentivo de Acceso Universal, corresponde al incentivo adicional que se otorga si el vehículo entrante tiene las características que lo hagan utilizable por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible, según lo establecido en las Resoluciones Exentas N°172, de 2018, y N°2371, de 2022, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el cual corresponderá a un monto único de: **$16.350.000**.-

BER = Bus estándar red, corresponde al incentivo adicional que se otorga si el vehículo entrante tiene las características establecidas en las Resoluciones Exentas N°3149, de 2021, N°4582, de 2022, y N°2475, de 2022, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: **$39.230.000**.-

BE = Bus eléctrico, Bus eléctrico, corresponde al incentivo adicional que se otorga si el vehículo entrante es eléctrico, según lo señalado en la letra l) del artículo 3 del Decreto Supremo N°44, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: **$24.620.000**.-

2.3 Disponibilidad Presupuestaria.

El monto máximo destinado dispuesto por el Gobierno Regional del Maule para financiar la implementación de este llamado correspondiente al Programa del año 2026 asciende a la suma de M$7.700.000.-, conforme a los recursos aprobados por el Consejo Regional del Maule en Sesión Ordinaria N°892, de fecha 06 de octubre de 2026, en el marco de lo dispuesto en el artículo cuarto transitorio de la Ley N°20.782.

Con todo, la efectiva disponibilidad de dichos recursos se encuentran actualmente en proceso de tramitación de la correspondiente asignación presupuestaria, constituyendo ésta una condición esencial para el otorgamiento material de los beneficios contemplados en las presentes bases, de manera que sólo podrán hacerse efectivos respecto de aquellas postulaciones que, habiendo cumplido íntegramente los requisitos establecidos, cuenten además con la respectiva disponibilidad presupuestaria al momento de su designación.

Asimismo, se deja expresamente establecido que, como regla general, el otorgamiento del subsidio y, por ende, el nacimiento del derecho a percibirlo se verifica en la segunda etapa del Programa, esto es, una vez que la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones remita al Gobierno Regional los antecedentes que respalden el beneficio y el listado de beneficiaros que han dado cumplimiento a todos los requisitos y plazos exigidos. En consecuencia, el otorgamiento efectivo del beneficio se encuentra supeditado no sólo al cumplimiento de los requisitos por parte del postulante, sino también a la disponibilidad presupuestaria vigente al momento de dicha etapa.

Sin perjuicio de lo anterior y, a modo de excepción a la regla precedente indicada, tratándose de postulaciones correspondientes a vehículos entrantes efectuadas a través de una Unión Temporal de Proveedores (UTP), el otorgamiento del beneficio podrá verificarse parcialmente en la primera etapa del Programa, mediante la entrega de un anticipo equivalente a un 50% del valor de compra respectivo, conjuntamente con la emisión del certificado de selección, siempre que se haya constituido previamente una garantía por igual monto. En caso de no haberse presentado dicha garantía, no procederá el otorgamiento del anticipo, limitándose el acto administrativo a la entrega del referido certificado.

En todo caso, el pago del saldo restante y la consolidación definitiva del beneficio quedarán sujetos a la aprobación del asegunda etapa de la postulación y al cumplimiento íntegro de los requisitos establecidos en las presentes bases.

Asimismo, para efectos de esta excepción, será requisito previo para la emisión del certificado de selección que el Gobierno Regional cuente con la correspondiente asignación presupuestaria totalmente tramitada

Sin perjuicio de lo anterior, el Gobierno del Maule, en ejercicio de sus facultades y previo acuerdo del Consejo Regional, podrá modificar el monto antes señalado, resguardando en todo caso el principio de confianza legítima y la intangibilidad de los derechos de aquellos postulantes que, habiendo cumplido con los requisitos establecidos en las presentes bases, hubiesen obtenido el correspondiente Certificado emitido por el Gobierno Regional que acredita el cumplimiento de las condiciones y criterios de selección definidos.

En todo caso, se deja expresamente establecido que la entrega del subsidio, en cualquiera de sus etapas, incluyendo la emisión del Certificado de Selección y el eventual otorgamiento de anticipos, se encuentra estrictamente supeditada a la efectiva disponibilidad presupuestaria del Gobierno Regional del Maule, no generando tales actuaciones derecho adquirido, expectativa legítima exigible ni obligación de pago en tanto no se verifique dicha disponibilidad. En consecuencia, el Gobierno Regional no será responsable por la no materialización del beneficio por causa de insuficiencia o falta de recursos presupuestarios debidamente aprobados y tramitados conforme a la normativa vigente.

2.4 Inscripción en Registro de Entidades Receptoras de Fondos Públicos de los beneficiarios que tengan la calidad de personas jurídicas.

El otorgamiento del incentivo representado por el valor de compra será regulado por el Reglamento y conforme a los términos contenidos en la presente Convocatoria.

Tratándose de Beneficiarios personas jurídicas, estos deberán acreditar ante el Gobierno del Maule, en forma previa a la realización de la transferencia, su inscripción en el Registro de Personas Jurídicas Receptoras de Fondos Públicos, cuyos requisitos pueden ser bajados desde la página web www.registros19862.cl, entregando al efecto el respectivo certificado de inscripción.

3. CONDICIONES DE PARTICIPACIÓN

Podrán presentar postulaciones a la presente convocatoria y ser beneficiarios del Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses, y Taxibuses Urbanos y Rurales Eléctricos, las personas naturales o jurídicas, o la Unión Temporal de Postulantes (UTP) conformada por personas naturales, personas jurídicas o de unas y otras que cumplan con los siguientes requisitos copulativos, siendo desestimadas las postulaciones que no cumplieren con los mismos. La postulación al Programa estará dividida en dos etapas.

3.1 Primera Etapa de Postulación

En la primera Etapa, el postulante deberá presentar su postulación, de manera presencial en calle 1 norte 963, oficinas 301 - 302, comuna de Talca, de lunes a viernes, en horario de 09:00 horas a 13:30 horas, acompañando los antecedentes que acrediten el cumplimiento de los requisitos que se indican en este numeral. Junto con lo anterior, el postulante deberá hacer indicación de las características del vehículo entrante, entre las que deberá contenerse el tipo de vehículo, año de fabricación y capacidad.

3.1.1 Requisitos Primera Etapa de Postulación

a. **Inscripción RVM:** Inscripción vigente a nombre del postulante, o de alguno de los integrantes de la UTP, en el Registro de Vehículos Motorizados que lleva el Servicio de Registro Civil e Identificación, al momento de la postulación.

b. **Registro de Transporte:** Contar o haber contado con inscripción vigente el vehículo, propiedad del postulante o de los integrantes de una UTP, en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público que lleva el Ministerio, en adelante el Registro, en una oportunidad al menos, dentro de los últimos 18 meses contados desde la fecha de postulación. Lo anterior es sin perjuicio del cumplimiento de los plazos y requisitos que en materia de reemplazo contempla el Decreto Supremo N°1, de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. **Dicha inscripción podrá corresponder a servicios urbanos y rurales de la Región del Maule.**

c. **Revisión Técnica:** Certificado vigente o con fecha de vencimiento no superior a 18 meses corridos anteriores a la postulación, en los términos previstos en el Decreto Supremo N°156, de 1990, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, al momento de la postulación.

d. **Permiso de Circulación:** vigente o con fecha de vencimiento no superior a 18 meses corridos anteriores a la postulación, conforme lo prescribe el D.F.L. N°1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N°18.290, de Tránsito, al momento de la postulación.

e. **Operación en la Región del Maule:** Los vehículos salientes deberán estar inscritos en el Registro de Transporte Publico de la región del Maule, al menos los últimos **36 meses**, a contar de la fecha de publicación de las presentes bases de postulación.

3.1.2 Antecedentes que deben entregarse en la Primera Etapa de Postulación

a. Certificado de Inscripción y Anotaciones Vigentes en el Registro de Vehículos Motorizados, correspondiente al (a los) vehículo(s) saliente(s) a nombre del postulante, o de los integrantes de una UTP, con fecha de emisión no superior a 30 días corridos, al momento de la postulación.

b. Fotocopia del Certificado de revisión técnica al día o con fecha de vencimiento no superior a 18 meses corridos anteriores, del (de los) vehículo(s) saliente(s), **donde conste el cálculo de capacidad** realizado por la Planta Revisora Técnica, de conformidad con la Resolución Exenta N°2331, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o la que estuviere vigente sobre la materia a la fecha de la postulación.

c. Fotocopia del Permiso de Circulación al día o con fecha de vencimiento no superior a 18 meses corridos anteriores, del vehículo saliente.

d. Declaración Jurada simple de aceptación de los términos y condiciones establecidos en las presentes bases de convocatoria, de acuerdo a formato adjunto, contenido en **Anexo 1**, también obtenible a través del sitio web.

e. Informe de Proyecto, según lo definido en la Resolución Exenta N°2487, de 2021, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el cual además deberá considerar, en lo que corresponda, lo señalado en el **Anexo 10** de las presentes Bases.

f. Si el postulante corresponde a una **persona natural**, fotocopia de la cédula de identidad; y si es una **persona jurídica**, lo siguiente:

i. Copia simple de escritura pública de constitución y modificaciones en su caso, o certificado de estatuto actualizado emitido por el Registro de Empresas y Sociedades[1], en el caso de sociedades acogidas a la Ley N°20.659.
ii. Copia simple del RUT de la persona jurídica o e-rut, emitido por el Servicio de Impuestos Internos.
iii. Copia simple de la cédula nacional de identidad del (de los) Representante(s) Legal(es), vigente.
iv. Copia simple del (de los) documento(s) en que conste la personería del (de los) representante(s) legal(es), en caso que dicha información no se pueda determinar del documento solicitado en numeral i).
v. Certificado de vigencia de la sociedad o empresa individual, con una data no mayor a 60 días corridos anteriores a la fecha de presentación.
vi. Certificado de anotaciones emitido por el Registro de Empresas y Sociedades, en el caso de sociedades acogidas a la Ley N°20.659, con una data no mayor a 60 días corridos anteriores a la fecha de presentación.
vii. Certificado de inscripción en el Registro de personas Jurídicas receptoras de fondos públicos, conforme a la Ley N° 19.862, según lo dispuesto en el punto 2.4 del presente llamado.

Si se trata de una **UTP compuesta por personas naturales**, deberán presentar:

i. Fotocopia de la cédula de identidad de cada uno de sus integrantes.
ii. Mandato otorgado a quien los representará para efectos de la postulación, según **Anexo 6**.
iii. Si los vehículos entrantes eléctricos no han sido adquiridos, debe presentar contrato de compra venta de los vehículos.
iv. Si la UTP va a requerir pago anticipado del 50% del monto de valor de compra, al momento de aprobar la primera etapa, debe presentar una Garantía por el 50% del monto total de subsidio postulado en CLP o en UF, siempre y cuando, se explicite la fecha de conversión del monto en UF a CLP, garantizando que sea igual al monto en CLP asegurado. El instrumento de garantía podrá constituirse mediante Boleta Bancaria de Garantía, extendida como irrevocable y pagadera a la vista por un plazo de un año.

Si se trata de una **UTP compuesta por personas jurídicas**, deberán presentar un mandato otorgado a quien los representará para efectos de la postulación, según **Anexo 6** y los siguientes documentos para cada uno de los integrantes:

i. Copia simple de escritura pública de constitución y modificaciones en su caso, o certificado de estatuto actualizado emitido por el Registro de Empresas y Sociedades[2], en el caso de sociedades acogidas a la Ley N°20.659.
ii. Copia simple del RUT de la persona jurídica o e-rut, emitido por el Servicio de Impuestos Internos.
iii. Copia simple de la cédula nacional de identidad del (de los) Representante(s) Legal(es), vigente.

[1] https://www.registrodeempresasysociedades.cl/
[2] https://www.registrodeempresasysociedades.cl/

iv. Copia simple del (de los) documento(s) en que conste la personería del (de los) representante(s) legal(es), en caso que dicha información no se pueda determinar del documento solicitado en numeral i).

v. Certificado de vigencia de la sociedad o empresa individual, con una data no mayor a 60 días corridos anteriores a la fecha de presentación.

vi. Certificado de anotaciones emitido por el Registro de Empresas y Sociedades, en el caso de sociedades acogidas a la Ley N°20.659, con una data no mayor a 60 días corridos anteriores a la fecha de presentación.

vii. Certificado de inscripción en el Registro de personas Jurídicas receptoras de fondos públicos, conforme a la Ley N° 19.862, según lo dispuesto en el punto 2.4 del presente llamado.

viii. Mandato otorgado a quien los representará para efectos de la postulación, según **Anexo 6.**

ix. Si los vehículos entrantes eléctricos no han sido adquiridos, debe presentar contrato de compra venta de los vehículos.

Si la UTP va a requerir pago anticipado del 50% del monto de valor de compra, al momento de aprobar la primera etapa, debe presentar una Garantía por el 50% del monto total de subsidio postulado en CLP o en UF, siempre y cuando, se explicite la fecha de conversión del monto en UF a CLP, garantizando que sea igual al monto en CLP asegurado. Este documento debe ser ingresado a través de la oficina de partes de Secretaria Regional en un sobre cerrado indicando el nombre de la UTP. El instrumento de garantía podrá constituirse mediante Boleta Bancaria de Garantía, extendida como irrevocable y pagadera a la vista por un plazo de 18 meses.

x. En el caso que la UTP, compuesta por personas naturales o jurídicas, adjunte una garantía, esta debe ser extendida con los siguientes datos:

Nombre: Gobierno del Maule

Rut único Tributario: 72.227.000-2

La Garantía deberá tener la siguiente glosa: "Garantía de Fiel Cumplimiento de las obligaciones del Programa Renueva tu micro, extendida para los efectos previstos en el inciso 3° del artículo 11 del DS N°44 de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones".

Adicionalmente, la garantía podrá constituirse mediante una póliza de garantía de cumplimiento de las obligaciones del Programa Renueva tu micro, extendida para los efectos previstos en el inciso 3° del artículo 11 del DS N°44 de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con carácter de irrevocable, y de ejecución inmediata, por el 50% del monto total de subsidio postulado por la Unión Temporal de Postulantes. Esta póliza deberá tener un plazo de vigencia de al menos 18 meses.
En la póliza deberá expresamente indicarse que el asegurado podrá hacer efectiva la póliza, con la Compañía de Seguros, a través de un requerimiento que consistirá en una declaración suscrita por el Asegurado en la que se especifique el hecho en que consiste el incumplimiento y el monto de la indemnización solicitada, debiendo la Compañía de Seguros proceder al pago de la indemnización correspondiente, sin exigir otros antecedentes respecto a su procedencia y monto. Deberá indicar además que el Asegurado podrá requerir el pago a la Compañía, mediante un oficio, pudiendo informar la misma vía presencia o e-mail.

Una vez presentado lo anterior, el pago de la indemnización se debe realizar, abonando directamente en la cuenta corriente que haya establecido el asegurado u otra forma que se establezca. La póliza deberá indicar que el Asegurado podrá hacer efectiva esta póliza, por el monto correspondiente.

Adicionalmente en las condiciones particulares las pólizas deberán contemplar que no obstante lo señalado en las condiciones generales, cuando el Asegurado o beneficiario corresponda a un órgano de la administración del Estado, las disputas serán resueltas por la justicia ordinaria, derogando la cláusula de arbitraje.
Esta póliza debe pagarse al contado, y deberá contener en su glosa correspondiente, la materia asegurada en CLP o en UF, siempre y cuando, se explicite la fecha de conversión del monto en UF a CLP, garantizando que sea igual al monto en CLP asegurado.

Si el postulante o la UTP requiere que el pago del valor de compra, señalado en el punto 2.2 del presente llamado sea entregado a un tercero, se deberá adjuntar debidamente firmado ante notario, mandato de acuerdo al formato adjunto, contenido en el **Anexo 2.** En dicho documento se deberá individualizar a la persona que recibirá el pago del valor compra por parte del Gobierno Regional del Maule.

g. Si los vehículos entrantes eléctricos ya fueron adquiridos y en caso de optar al Incentivo por Acceso Universal, deberá adjuntar lo siguiente:

- Certificado original emitido por los fabricantes, armadores, importadores o sus representantes, de acuerdo a lo indicado en resuelvo 2 de la **Resolución Exenta N°172, de 2018, y de la Resolución Exenta N°2371, de 2021, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.** Este certificado debe contar con el Código de Acceso Universal otorgado por 3CV.
- Copia del certificado emitido por 3CV al fabricante, armador, importador o representante.
- Declaración jurada simple del postulante indicando que el vehículo entrante corresponde al informado por el fabricante, armador, importador o representante, dando cumplimiento a la **Resolución Exenta N°172, de 2018, y de la Resolución Exenta N°2371, de 2021, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (Anexo 5).**

Si presenta certificado estándar red, recibirá también el Incentivo por Acceso Universal, sin que sea necesario presentar los documentos señalados en este literal.

h. Si los vehículos entrantes eléctricos ya fueron adquiridos y son estándar red, deberá adjuntar lo siguiente:

- Certificado original emitido por los fabricantes, armadores, importadores o sus representantes, de acuerdo a lo indicado en la Resolución Exenta N°3149, de 2021, y la Resolución Exenta N°4582, de 2021 y la Resolución Exenta N°2475, de 2022, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- Copia del Certificado de Estándar Red Regional emitido por 3CV al fabricante, armador, importador o representante.
- Copia del Certificado de Estándar Red Regional Tecnológico emitido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- Declaración jurada simple del postulante indicando que el vehículo entrante corresponde al informado por el fabricante, armador, importador o representante, dando cumplimiento a la Resolución Exenta N°3149, de 2021, y la Resolución Exenta N°4582, de 2021 y la Resolución Exenta N°2475, de 2022, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. **(Anexo 8).**

Si presenta certificado estándar red, recibirá también el Incentivo por Acceso Universal, sin que sea necesario presentar los documentos señalados en el literal anterior.

i. Si los vehículos entrantes eléctricos no han sido adquiridos y son estándar red, deberá adjuntar **Anexo 9**: DECLARACIÓN SIMPLE DE COMPROMISO DE COMPRA BUS ELÉCTRICO ESTÁNDAR RED.

Se encontrarán eximidos de adjuntar los antecedentes señalados entre las letras b. y d. aquellos postulantes que hubiesen recibido el respectivo Certificado emitido por el Gobierno del Maule en una Convocatoria anterior y cuyo vehículo saliente haya sido entregado al chatarrizador respectivo. En tal caso, bastará que el postulante adjunte a su postulación lo señalado en las letras **d., e., f., g., h.,** e **i.**, según corresponda, junto con el Certificado emitido por el Gobierno Regional, otorgado en la convocatoria anterior y copia del documento que da cuenta de la recepción por parte del Chatarrizador.

3.2 Segunda Etapa de Postulación

En la segunda etapa, el postulante deberá presentar los antecedentes que acrediten el cumplimiento de los requisitos que se señalan a continuación.

3.2.1 Requisitos Segunda Etapa de Postulación

a. Los vehículos entrantes eléctricos deberán contar con inscripción vigente, a nombre del postulante, o de los integrantes de la Unión Temporal de Postulantes, en el Registro de Vehículos Motorizados que lleva el Servicio de Registro Civil e Identificación, o factura de primera compraventa extendida a nombre del postulante o de los integrantes de una Unión Temporal de Postulantes.
**Excepcionalmente, en el caso de los arrendatarios con opción de compra, junto con el certificado de inscripción vigente o factura de primera compraventa extendida a nombre de la entidad o persona propietaria, deberán presentar un mandato, otorgado de acuerdo a las reglas generales, por medio del cual la entidad o persona propietaria del vehículo les haya facultado a percibir el valor de compra.

b. Contar con inscripción vigente, los vehículos entrantes eléctricos, propiedad del postulante, o de los integrantes de una UTP en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público que lleva el Ministerio, en adelante el Registro. Salvo que se trate de un arrendatario con opción de compra, en cuyo caso para la inscripción del vehículo deberá presentar un mandato, de conformidad a lo establecido en el literal precedente. Dicha inscripción deberá corresponder a un servicio de transporte público de pasajeros, de la misma región y tipo del servicio al que pertenecía el vehículo saliente.

c. Los vehículos entrantes eléctricos deberán tener una capacidad en número de pasajeros, igual o superior al 50% respecto del vehículo saliente, de conformidad a lo establecido en la Resolución Exenta N°2331, de 2011, modificada por la Resolución Exenta N°3738, de 2011, del Ministerio. Excepcionalmente, si se trata de vehículos entrantes eléctricos y que cumplen con estándar red, establecido en la Resolución Exenta N°3149, de 2021, la Resolución Exenta N°4582, de 2021 y la Resolución Exenta N°2475, de 2022, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, este requisito no será exigido, debiendo cumplir con tener un largo mínimo de 8 metros y una cantidad mínima de 25 asientos incluidos asientos abatibles y asiento del conductor.

d. Si el vehículo saliente es un bus, trolebús o taxibus, el vehículo entrante eléctrico no podrá ser un minibús.

e. Contar con certificado emitido por un operador tecnológico, que cuente con un sistema de Localización Automática de Vehículos, GPS o similar, instalado y en funcionamiento de acuerdo a los requerimientos establecidos en la **Resolución Exenta N°2778, de 2021, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.**

f. Los vehículos entrantes eléctricos deberán ser nuevos, esto es, tener un año de fabricación o modelo del vehículo anotado en el Registro de Vehículos Motorizados que lleva el Servicio de

Registro Civil e Identificación, correspondiente al año de inicio de la convocatoria, o siguiente, y cuya inscripción corresponda al primer propietario. No exigiéndose, para estos casos, la diferencia de antigüedad mínima, con el vehículo saliente, de 120 meses.

g. Si los vehículos entrantes eléctricos, se inscribirán en una zona con un régimen de regulación establecido en la ley 18.696 o en el artículo 5 de la ley 20.378, deberá cumplir con el Manual de Normas Gráficas vigente que establezca dicha regulación. Además debe considerar el sticker del manual de normas graficas del Gore Maule.

h. Si los vehículos entrantes no están en una zona de un régimen de regulación, se deberá cumplir con la norma grafica emitida por el Gobierno del Maule.

3.2.2 Antecedentes que deben presentarse en la Segunda Etapa de Postulación

a. Certificado original emitido por el Gobierno del Maule, en que conste la aprobación de la primera etapa de la presente convocatoria.

b. Documento emitido por el chatarrizador que dé cuenta de la recepción de los vehículos salientes, y en el cual conste el compromiso del chatarrizador de proceder a su destrucción y conversión en chatarra dentro del plazo máximo de 6 meses contados desde su recepción y del envío del informe al Gobierno Regional que dé cuenta de la destrucción total de cada vehículo saliente, de sus partes y piezas, en un plazo máximo de 5 días hábiles siguientes a su completa y efectiva chatarrización. Si este antecedente ya fue presentado en la primera etapa de postulación, por ser un postulante de una convocatoria anterior, no deberá presentarlo nuevamente.

c. Certificado de Inscripción y Anotaciones Vigentes en el Registro de Vehículos Motorizados, de los vehículos entrantes eléctricos, a nombre del postulante, o de los integrantes de una UTP, con fecha de emisión no superior a 30 días corridos, al momento de la postulación. **Excepcionalmente, en el caso de los arrendatarios con opción de compra, junto con el certificado de inscripción vigente o factura de primera compraventa extendida a nombre de la entidad o persona propietaria, deberán presentar un mandato, otorgado de acuerdo a las reglas generales, por medio del cual la entidad o persona propietaria del vehículo les haya facultado a percibir el valor de compra. **(Anexo N°4)**

d. Factura de primera compra venta de los vehículos entrantes eléctricos

e. Fotocopia del certificado de inscripción de los vehículos entrantes eléctricos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público correspondiente a un servicio urbano o rural de la Región del Maule.

f. Fotocopia del Certificado de revisión técnica al día de los vehículos entrantes eléctricos.

g. Fotocopia del Permiso de Circulación al día de los vehículos entrantes eléctricos.

h. Solicitud de cancelación de la inscripción de los vehículos salientes en el Registro de Vehículos Motorizados.

i. Fotocopia del certificado de cancelación de la inscripción de los vehículos salientes en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros.

j. Certificado emitido por un operador tecnológico, que cuente con un sistema de Localización Automática de Vehículos, GPS o similar, el que deberá contener al menos, la siguiente información:

- RUT y razón social del Operador de transporte
- RUT y razón social del operador tecnológico
- Fecha de instalación
- PPU
- Número de serie del dispositivo AVL
- Modelo y marca del dispositivo AVL

* -opcional- IMEI del chip de comunicaciones (3G, 4G o superior)

* -opcional- Fecha de vigencia del contrato de prestación de servicio con el operador tecnológico

k. Declaración jurada según **Anexo N°7**, que dé cuenta sobre la instalación en los vehículos entrantes eléctricos, de un sistema de Localización Automática de Vehículos, GPS o similar, en funcionamiento de acuerdo a los requerimientos establecidos en la Resolución Exenta N°2778, de 2021, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o sus modificaciones.

l. En caso de optar al Incentivo por Acceso Universal y si no lo presentó en primera etapa, deberá adjuntar lo siguiente:

a. Certificado original emitido por los fabricantes, armadores, importadores o sus representantes, de acuerdo a lo indicado en la **Resolución Exenta N°172, de 2018, y la Resolución Exenta N°2371, de 2021, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.** Este certificado debe contar con el Código de Acceso Universal otorgado por 3CV.
b. Copia del certificado emitido por 3CV al fabricante, armador, importador o representante.

c. Declaración jurada simple del postulante indicando que el vehículo entrante corresponde al informado por el fabricante, armador, importador o representante, dando cumplimiento a la **Resolución Exenta N°172, de 2018, y la Resolución Exenta N°2371, de 2021, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (Anexo 5).**

Si presenta certificado estándar red, recibirá también el Incentivo por Acceso Universal, sin que sea necesario presentar los documentos señalados en este literal.

m. Si los vehículos entrantes eléctricos son estándar red, deberá adjuntar lo siguiente:

- Certificado original emitido por los fabricantes, armadores, importadores o sus representantes, de acuerdo a lo indicado en la **Resolución Exenta N°3149, de 2021, y la Resolución Exenta N°4582, de 2021 y la Resolución Exenta N°2475, de 2022, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.**
- Copia del Certificado de Estándar Red Regional emitido por 3CV al fabricante, armador, importador o representante.
- Copia del Certificado de Estándar Red Regional Tecnológico emitido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- Declaración jurada simple del postulante indicando que el vehículo entrante corresponde al informado por el fabricante, armador, importador o representante, dando cumplimiento a la **Resolución Exenta N°3149, de 2021, y la Resolución Exenta N°4582, de 2021 y la Resolución Exenta N°2475, de 2022, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (Anexo 8).**
  Si presenta certificado estándar red, recibirá también el Incentivo por Acceso Universal, sin que sea necesario presentar los documentos señalados en el literal anterior.

n. Al tratarse de vehículos entrantes eléctricos, deberá presentar el permiso TE6 otorgado por la SEC para el centro de carga o electro-terminal y cumplir con lo señalado en el **Anexo N°10** de las presentes bases

4. ETAPAS Y PLAZOS

4.1 Cómputo de Plazos

Los plazos de días establecidos para esta Convocatoria corresponden a días corridos, salvo que se señale expresamente lo contrario.

En el evento que el último día del plazo recayere en un día inhábil, se entenderá prorrogado automáticamente al día hábil siguiente, entendiéndose que son inhábiles los días sábados, los domingos y los festivos.

4.2 Cronograma

a) Llamado a Postular y Difusión del Programa

El proceso de postulación al Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxibuses en la Región del Maule, será convocado mediante la publicación de un aviso en un diario de circulación regional y en el sitio web www.goremaule.cl

Lo anterior es sin perjuicio de la publicidad y difusión que le pueda otorgar al Programa, mediante entrevistas, artículos, notas de prensa u otras, el Gobierno del Maule o la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región del Maule, para difundir la existencia del mismo, una vez publicada la convocatoria.

b) De la Convocatoria y Cronograma

Renueva Tu Micro 2026 – Región del Maule		
Actividad	**Desde**	**Hasta**
Presentación de antecedentes 1ra Etapa	**26-10-2026**	**31-03-2027**
Evaluación 1ra Etapa Seremitt	01-04-2027	15-04-2027
Evaluación 1ra Etapa Gore y entrega de certificados	16-04-2027	30-04-2027
Presentación de antecedentes de 2° Etapa	**03-05-2027**	**29-10-2027**
Evaluación 2da Etapa Seremitt	02-11-2027	12-11-2027
Evaluación 2da Etapa Gore	15-11-2027	26-11-2027

La Convocatoria de la 1era. Etapa del Programa, se realizará a partir del **26 de OCTUBRE de 2026 hasta el 31 de MARZO de 2027**. Las postulaciones serán de forma presencial de lunes a viernes, excepto festivos, en horario de 09:00 horas. a 13:30 horas., en la Unidad de Transporte Público Regional a cargo de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región del Maule, ubicada en 1 norte 963, oficinas 301 – 302, comuna de Talca.

El Gobierno Regional del Maule, en el marco de sus competencias y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley N° 19.880; Ley N° 19.175 y demás normativa aplicable, podrá **modificar plazos de postulación al Programa de Renovación de Buses y Minibuses Urbanos y Rurales Eléctricos, año 2026**, Región del Maule, mediante el correspondiente acto administrativo fundado, siempre que concurran circunstancias que lo justifiquen y la decisión se adopte antes del vencimiento del plazo vigente.

c) Consultas y Aclaraciones

Durante toda la vigencia del Programa, se recibirán consultas en la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región del Maule, ubicada en 1 norte 963, Comuna de Talca, de lunes a viernes, excepto festivos, en horarios de 09.00 horas a 13.30 horas.

d) Verificación de Antecedentes de la 1ª Etapa de Postulación y Admisibilidad al Programa

En esta etapa se verificará la concurrencia material completa de los antecedentes requeridos y el cumplimiento de los requisitos para esta etapa. Para efectos de determinar su admisibilidad, la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones revisará los antecedentes y certificará ante el GORE, de la admisibilidad de los beneficiarios que accedan a la segunda etapa. Esto será comunicado a través de oficio respectivo.
Ante la existencia de observaciones a la postulación, a través del Secretario Regional, se comunicará dicha situación al interesado mediante correo electrónico, el cual tendrá un **plazo máximo de 2 días hábiles** para subsanar o aclarar la observación. En caso que el postulante no subsane o aclare la observación, dentro del referido plazo, se entenderá que desiste de su postulación para todos los efectos legales.

Ante la existencia de observaciones a la postulación con vehículos entrantes eléctricos, se comunicará dicha situación al representante de la UTP mediante correo electrónico. En caso que la UTP no subsane o no aclare la observación, dentro del correspondiente plazo, se entenderá que desiste de su postulación para todos los efectos legales.

e) Criterio de Selección de Postulaciones que podrían ser beneficiarias al valor de compra

Las postulaciones de 1ª Etapa serán seleccionadas según los siguientes criterios de priorización según el **Anexo N° 11:**

#	Criterios de selección	Ponderador
1	Cantidad de buses con la que cada unión temporal se presenta en este llamado.	70%
2	Vehículo con mayor antigüedad promedio (UTP) al momento de la postulación.	30%
	Total	**100%**

Las postulaciones serán aprobadas y ordenadas según los criterios de priorización para entrega del Certificado de Selección y Valor Compra hasta que se agoten los recursos dispuestos para el programa en la Región, que se señalan en el apartado 2.3 de las presentes bases.

La emisión del Certificado de Selección acreditará exclusivamente el cumplimiento de los requisitos y criterios de priorización de la primera etapa, no constituyendo por sí sola el otorgamiento del subsidio ni el nacimiento del derecho a percibir el valor de compra, el que se verificará en la segunda etapa del Programa, de conformidad a lo previamente establecido y, siempre sujeto a la disponibilidad presupuestaria vigente.

Asimismo, se elaborará una lista de reserva con aquellas postulaciones que, habiendo sido aprobadas en primera etapa, no hayan obtenido Certificado de Selección debido a restricciones de disponibilidad presupuestaria. La eventual emisión de dichos certificados quedará supeditada a la existencia de nuevos recursos o a la liberación de saldos provenientes de postulaciones seleccionadas que no continúen a la segunda etapa.

Finalmente, si un postulante modificare el año del vehículo entrante u otra variable que incida en el monto del beneficio o en los criterios de priorización, se dejará sin efecto el Certificado de Selección previamente emitido, debiendo aplicarse nuevamente los criterios de priorización respecto del universo de postulantes, incluyendo aquellos que integran la lista de reserva.

f) Resultado 1ª Etapa a postulación e inicio de entrega de Certificados de Selección

Los resultados de las postulaciones aprobadas, se darán a conocer en el sitio web www.goremaule.cl.

Posteriormente, se dará inicio en las dependencias de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región del Maule, al proceso de entrega de los certificados de selección (según formato contenido en **Anexo 3**) los cuales acreditarán que el vehículo saliente cumple con los requisitos y con los criterios de selección establecidos en las presentes bases.

Dicho certificado individualizará al postulante o a la UTP, o a quien este determine según mandato contenido en **Anexo 2**, e indicará el monto del valor de compra, determinado de acuerdo con lo dispuesto en el respectivo Reglamento. Asimismo, en los casos que corresponda, se individualizará al tercero que eventualmente podrá recibir dicho valor, sujeto al cumplimiento de los requisitos establecidos para la segunda etapa de postulación.

En concordancia con lo dispuesto en estas bases, se deja constancia que, como regla general, la emisión del certificado de selección no confiere por si sola el derecho a percibir el subsidio, el cual se entiende otorgado únicamente en la segunda etapa del Programa, una vez verificado el cumplimiento íntegro de los requisitos y condiciones exigidas, así como la disponibilidad presupuestaria vigente al momento de su materialización.

Además del certificado, si la UTP así lo indica en su postulación, se podrá entregar el 50% del respectivo valor de compra a cambio de la garantía por el mismo monto.

En caso que la UTP no haya presentado la mencionada garantía, no se otorgará el adelanto por el 50% y solo se entregará el certificado de selección. Luego, al aprobar su segunda etapa de postulación, se otorgará el valor de compra total, tal como se realiza para el resto de las postulaciones con vehículos entrante diésel.

g) Entrega del vehículo saliente por parte del postulante.

Los postulantes seleccionados, para efectos del proceso de destrucción y conversión en chatarra, deberán entregar los vehículos salientes a cualquiera de los chatarrizadores incorporados al Programa a nivel nacional, los que se encuentran publicados en la página web www.renuevatumicro.cl

Los postulantes o UTP deberán solicitar al Chatarrizador la emisión de un documento que dé cuenta de la recepción de los vehículos, de conformidad al artículo 8 del Reglamento.

h) Cambios en los antecedentes de postulación de primera etapa

Si un postulante o UTP decide modificar cualquier variable que afecte el monto de valor de compra, deberá informarlo formalmente mediante correo electrónico dirigido al Coordinador de Transporte Público Regional **oalcayaga@mtt.gob.cl** , con el fin de ajustar los montos asignados, revisar la lista de reserva señalada en la letra e) y/o evaluar la disponibilidad presupuestaria, para dar la aprobación o no a la referida solicitud de modificación.
En el caso de que existan recursos disponibles, se deberá emitir un nuevo certificado que dé cuenta del valor de compra que corresponda a dicho vehículo, debiendo hacer devolución del antiguo

certificado para su posterior anulación. En este caso, el nuevo certificado no podrá tener una vigencia superior a la fecha de formalización para la segunda etapa de postulación.

Ante la modificación de los montos asignados o renuncia de una postulación seleccionada y en el caso de que los montos asignados fueran suficientes, se seleccionará la postulación siguiente, conforme el orden de la lista aludida en la letra e), debiendo de esta forma modificarse la publicación sobre el resultado de las postulaciones y hacer entrega del respectivo certificado.

i) Segunda Etapa de Postulación.

Los postulantes seleccionados, deberán presentar la 2° etapa de su postulación a partir del **03 de MAYO de 2027 hasta el 29 de OCTUBRE de 2027,** dentro de este plazo, el postulante o la Unión Temporal de Postulantes deberá formalizar la segunda etapa de su postulación.

Transcurrido el plazo señalado en el párrafo precedent e, sin que el postulante o UTP haya iniciado la segunda etapa, quedará sin efecto su postulación, entendiéndose que desiste de la misma.

Si se detectaren observaciones en esta etapa el secretario regional Ministerial, comunicará dicha situación al postulante, mediante correo electrónico, el cual tendrá un plazo máximo de **2 días hábiles** para subsanar o aclarar la observación. **En caso de que el postulante no subsane o aclare la observación, dentro del referido plazo, se entenderá que desiste de su postulación para todos los efectos legales.**

j) Valor de Compra

El Gobierno del Maule entregará a la UTP seleccionada o a los postulantes seleccionados, o a un cesionario cuando corresponda, que den cumplimiento a todos los requisitos del Programa, el valor de compra a que se refiere el 2.2 de esta Convocatoria, previo envío por parte de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de los antecedentes que respalden este subsidio. El documento de pago será entregado por el Gobierno del Maule.

k) Del Pago del subsidio

Para el pago del Subsidio la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones enviará al Gobierno del Maule mediante un oficio, el listado de los beneficiarios que han cumplido con los requisitos y plazos que se establecen en las presentes Bases y en el Reglamento del Programa.

Si se trata de una postulación de vehículos entrantes eléctricos, realizada a través de una UTP, junto con el pago del 50% restante, del respectivo valor de compra, se devolverá la garantía entregada por la correspondiente UTP, si así corresponde.

5. Exigencia aplicable a vehículo entrante durante la prestación de los servicios de transporte de pasajeros

Los vehículos entrantes eléctricos:

a) No podrán participar nuevamente del Programa Especial, sino sólo como vehículos salientes, en los casos que corresponda.
b) No podrán cambiar de tipo de servicio ni de región, por un período de, a lo menos, 36 meses contados desde la fecha de inicio de la segunda etapa de postulación, conforme lo establezcan los respectivos Gobiernos Regionales al inicio de la convocatoria, mientras la propiedad del vehículo entrante corresponda al postulante

c) No podrán realizar en los días hábiles, servicios especiales regulados en el Decreto Supremo N°88, de 2021, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Para estos efectos, se entenderá por tipo de servicio a las categorías establecidas en el Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o el que lo reemplace. En el caso de incumplimiento, el beneficiario deberá restituir, en cada caso, un 10% de la suma percibida, reajustada de conformidad a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas o la entidad que lo reemplace, entre el mes anterior a aquél en que se percibió y el que antecede a su restitución. La devolución deberá materializarse dentro de un plazo de sesenta días hábiles contado desde que haya quedado establecido el precitado incumplimiento por la Subsecretaría de Transportes.
d) Deberán mantenerse prestando servicios de transporte público de pasajeros por, al menos, 48 meses contados desde el otorgamiento del beneficio. El incumplimiento de esta exigencia, salvo en los supuestos de fuerza mayor o caso fortuito, obligará al beneficiario a restituir la suma percibida, reajustada de conformidad a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas o la entidad que lo reemplace, entre el mes anterior a aquél en que se percibió y el que antecede a su restitución. La devolución deberá materializarse dentro de un plazo de sesenta días hábiles contado desde que haya quedado establecido el precitado incumplimiento por la Subsecretaría de Transportes.

6. Renuncia al Subsidio

En caso que el beneficiario solicite la desafectación de las exigencias establecidas en el Art. 15 del Decreto Supremo N°44, de 2011 de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, Hacienda e Interior; renunciando al subsidio, no se restituirá el valor del vehículo destruido y entregado al ente Chatarrizador.

7. Incumplimiento de los objetivos del Programa y acciones legales

Sin perjuicio de las restituciones específicas establecidas en las presentes bases, en caso de verificarse el incumplimiento de los objetivos del Programa, de las condiciones que motivaron el otorgamiento del subsidio, o de cualquiera de las obligaciones asumidas por el beneficiario, el Gobierno Regional del Maule podrá iniciar las acciones administrativas, civiles y/o penales que correspondan, destinadas a perseguir las responsabilidades que procedan y obtener la restitución total o parcial de los recursos públicos involucrados, debidamente reajustados e incrementados con los intereses que correspondan.
Lo anterior es sin perjuicio de las facultades de fiscalización de los órganos competentes y de las medidas que puedan adoptarse conforme a la normativa vigente.

ANEXO Nº 1
DECLARACIÓN JURADA SIMPLE

Sres.
Gobierno del Maule
Presente

De mi consideración:

Quien suscribe declara haber analizado las Bases de la Convocatoria al Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Taxibuses y Trolebuses Urbanos y Rurales Eléctricos y que, habiendo tomado conocimiento de las aclaraciones necesarias, las he considerado para la presentación de mi postulación al mencionado Programa.

Declaro asimismo conocer, aceptar y estar conforme con dichas Bases y con todas las condiciones y exigencias en ellas establecidas.

Finalmente, autorizo al Gobierno Regional por sí y por otro, para requerir de cualquier organismo público o privado toda información necesaria para validar el cumplimiento de los requisitos exigidos en las Bases del Programa.

Saluda atentamente a Ud.

_____

Firma del postulante
(persona natural o representante legal persona jurídica)

Fecha:_____

GOBIERNO DEL MAULE
¡Se vive mejor!

DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA
Y TRANSPORTES

ANEXO Nº 2
FORMATO OTORGAMIENTO MANDATO NOTARIAL
PARA PAGO DEL VALOR DE COMPRA

Sres.
Gobierno del Maule
Presente

De mi consideración:

Quien suscribe por este acto otorga mandato especial irrevocable al Gobierno Regional de Los Ríos, para que en su nombre proceda a efectuar el pago del valor de compra asociado al Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Taxibuses y Trolebuses Urbanos y Rurales Eléctricos a don _____, cédula nacional de identidad número _____.

Saluda atentamente a Ud.

_____
Firma del postulante
(persona natural o representante legal persona jurídica)

Fecha: _____

NOTARIO QUE AUTORIZA

ANEXO N°3
FORMATO CERTIFICADO

CERTIFICACIÓN N°_____

El Gobierno del Maule certifica que el vehículo placa patente única _____, de propiedad de _____, cédula nacional de identidad número _____ cumple con los requisitos señalados en el artículo 4 del Decreto Supremo N°44, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones suscrito en conjunto con los Ministerios del Interior y Seguridad Pública y de Hacienda, en adelante el Reglamento, y con los criterios de selección indicados en el artículo 11 del Reglamento y en las Bases de la Convocatoria para la presentación de postulantes, la cual fue aprobada mediante Resolución Exenta N°_____, de 2026, de este Gobierno del Maule, en adelante la Convocatoria.

El valor de compra asociado a la renovación del vehículo saliente placa patente _____ por un vehículo entrante, con capacidad _____, año de fabricación _____, asciende a la suma de _____, y su pago por parte de este Gobierno del Maule se encontrará condicionado a la presentación de la segunda etapa de postulación acorde con la información de este certificado, al cumplimiento de los demás requisitos establecidos en el Reglamento y en la Convocatoria.

Considerando el mandato acompañado a la postulación por parte de _____, el pago del Valor de Compra indicado en el párrafo precedente será realizado a _____, cédula nacional de identidad número _____

El presente certificado tendrá una vigencia de _____ días, a contar de la fecha indicada de su emisión, plazo dentro del cual _____ deberá formalizar la segunda etapa de su postulación, lo cual además estará sujeto a los períodos de vigencia establecidos para la presente convocatoria.

En Talca, a _____de _____ de 2027.

PEDRO PABLO ALVAREZ-SALAMANCA RAMIREZ
GOBERNADOR REGIONAL
GOBIERNO DEL MAULE

GOBIERNO DEL MAULE
¡Se vive mejor!

DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA
Y TRANSPORTES

ANEXO N°4
FORMATO MANDATO PARA ARRENDATARIOS CON OPCIÓN DE COMPRA

MANDATO

En Talca, a..... de.....de 20.....

Por el presente, (*individualización de la persona o entidad propietaria del vehículo)*, RUT Nº_____, propietaria de los vehículos cuyas placas patentes se indican en el presente mandato, representada por (*individualización de la persona jurídica o natural que representa a la persona o entidad propietaria del vehículo), RUT Nº_____, según consta en Escritura Pública de fecha -dd/mm/aa-, otorgada ante el Notario Público de (individualización de Notaria)* confiere poder especial, a favor de _____ (*postulante que corresponderá al arrendatario con opción de compra*), RUT Nº_____, para que en su nombre y representación, solicite(n), cobre(n), perciba(n) y otorgue(n) recibo respecto del valor de compra de los vehículos placa patente XXXX, XXXX y XXXX, que ingresen como vehículo entrante al Programa Especial de Renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses, a que se refiere el Decreto Supremo N°44, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Hacienda e Interior y Seguridad Pública, en relación al artículo cuarto transitorio letra a) de la Ley Nº20.378 que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros, facultándolo para actuar ante los organismos públicos o privados correspondientes y, en general, para ejecutar todos aquellos actos que resulten necesarios para el cumplimiento del objeto del presente mandato.

FIRMA PODERDANTE

NOTARIO QUE AUTORIZA

ANEXO Nº 5
DECLARACIÓN JURADA SIMPLE

En Talca, a..... de..... de 20.....

Por la presente, (*individualización de la persona o entidad propietaria del vehículo*), RUT Nº_____, declara que el vehículo entrante placa patente _____ corresponde al informado por el fabricante, armador, importador o representante en su certificado, según lo solicitado en el punto 3.1.2 letra j.1 y 3.2.2 letra n.1 de las presentes bases, dando cumplimiento a la Resolución Exenta 172, de 2018, modificada por la Resolución Exenta N°2371, de 2021, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

_____

Firma del postulante
(Persona natural o representante legal persona jurídica)

GOBIERNO DEL MAULE
¡Se vive mejor!

DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA
Y TRANSPORTES

ANEXO Nº 6
MANDATO UTP

MANDATO

En Talca, a..... de..... de 20.....

Por el presente, (*individualización de las personas o entidades propietarias de los vehículos)*, RUT Nº_____ (*indicar todos los rut)*, propietarias de los vehículos salientes cuyas placas patentes se indican a continuación:

1)
...
10)

Representadas por (*individualización de la persona jurídica o natural que representa a la persona o entidad propietaria del vehículo, en caso de ser alguna persona jurídica), RUT Nº _____, según consta en Escritura Pública de fecha -dd/mm/aa-, otorgada ante el Notario Público de (individualización de Notaria)* confiere poder especial, a favor de _____ (*representante de la UTP*), RUT Nº_____, para que en su nombre y representación, solicite(n), cobre(n), perciba(n) y otorgue(n) recibo respecto del valor de compra de los vehículos entrantes eléctricos que ingresen al Programa Especial de Renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses, a que se refiere el Decreto Supremo N°44, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Hacienda e Interior y Seguridad Pública, en relación al artículo cuarto transitorio letra a) de la Ley Nº20.378 que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros, facultándolo para actuar ante los organismos públicos o privados correspondientes y, en general, para ejecutar todos aquellos actos que resulten necesarios para el cumplimiento del objeto del presente mandato.

FIRMA PODERDANTE

NOTARIO QUE AUTORIZA

ANEXO Nº 7
DECLARACIÓN JURADA SIMPLE GPS

Sres.
Gobierno del Maule
Presente

De mi consideración:

Quien suscribe declara que el vehículo entrante presentado cumple con tener instalado un sistema tecnológico de "Localización Automática de Vehículos", en adelante "AVL", que cumpla con registrar datos sobre la ubicación geográfica de sus vehículos en distintos instantes de su operación y que, además, entregue estos datos al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, usando para ello tecnologías de posicionamiento satelital, en adelante "GPS", integradas a módulos de comunicaciones para transmisión inalámbrica de la información.

Me comprometo, además, a almacenar los datos, al menos por seis meses, y consolidarlos para luego, si el Gobierno Regional o el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones así lo requiere, ser enviados para su análisis, en el formato establecido en la Resolución Exenta N°2778, de 2021, del mencionado Ministerio o a realizar el envío en línea de esta misma información, de manera selectiva y aleatoria, para los efectos que este estime pertinente.

Finalmente, autorizo al Gobierno Regional por sí y por otro, para requerir de cualquier organismo público o privado toda información necesaria para validar el cumplimiento de los requisitos exigidos en las Bases del Programa.

Saluda atentamente a Ud.

_____

Firma del postulante
(persona natural o representante legal persona jurídica)

Fecha:_____

GOBIERNO DEL MAULE
¡Se vive mejor!

DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA
Y TRANSPORTES

ANEXO Nº 8
DECLARACIÓN JURADA SIMPLE

En Talca, a..... de..... de 20.....

Por la presente, (*individualización de la persona o entidad propietaria del vehículo)*, RUT Nº_____, declara que el vehículo entrante placa patente _____ corresponde al informado por el fabricante, armador, importador o representante en su certificado, según lo solicitado en el punto 3.1.2 letra k.1 y 3.2.2 letra p.1 de las presentes bases, dando cumplimiento a lo señalado la Resolución Exenta N°3149, de 2021, la Resolución Exenta N°4582, de 2021 y la Resolución Exenta N°2475, de 2022, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en relación a los requisitos que debe cumplir el vehículo entrante o los vehículos entrantes eléctricos, para obtener el bono estándar red.

_____

Firma del postulante
(Persona natural o representante legal persona jurídica)

ANEXO Nº 9
DECLARACIÓN SIMPLE DE COMPROMISO DE COMPRA BUS ELÉCTRICO ESTÁNDAR RED.

En Talca, a .... de ..... de 20....

Por la presente,_____, RUT Nº_____, declara el compromiso a adquirir el vehículo entrante, para optar al incentivo por:

_____ Bus entrante eléctrico, estándar RED, nuevo.

Según lo establecido en la Resolución Exenta N°3149, de 2021, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones.

_____
Firma del postulante
(Persona natural o representante legal persona jurídica)

GOBIERNO DEL MAULE
¡Se vive mejor!

DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA
Y TRANSPORTES

ANEXO Nº10

REQUISITOS PARA LA INSTALACIÓN DE CARGADORES ELÉCTRICOS Y EJECUCIÓN DE NUEVA INFRAESTRUCTURA DE CARGA PARA BUSES ELÉCTRICOS

El presente Anexo establece los requisitos que deben cumplir un electro terminal o un centro de carga para postulaciones que presenten vehículos entrantes eléctricos.

I. DEFINICIONES

Para efectos del presente Anexo, las siguientes definiciones establecen el alcance de los conceptos utilizados en los requisitos técnicos, urbanísticos y operacionales que se indican a continuación.

1. Electroterminal

Es una Infraestructura de Transporte que corresponde a un terminal de servicios de locomoción colectiva urbana según la definición del artículo 1.1.2 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, que señala que es un "inmueble destinado para la llegada y salida controlada de vehículos de locomoción colectiva urbana y que puede ser de distinto tipo según las funciones que cumpla, de conformidad con las normas que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, además de lo señalado en el artículo 2.1.29 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones y que cuenta con elementos para la carga y espacios para el almacenamiento de buses exclusivamente eléctricos".

Esta infraestructura, deberá cumplir estrictamente con lo señalado en el presente anexo como requisitos mínimos del programa de arquitectura y funcionamiento. Un Electro Terminal no considera una cantidad ni mínima ni máxima de unidades de buses en su operación. Para todos los efectos debe regirse por todo lo contenido en el capítulo 13 de la OGUC en particular lo señalado en los artículos 4.13.1 a 4.13.12 inclusive.

Para la instalación de esta infraestructura, el uso de suelo definido por la ordenanza local debe permitir el uso de Infraestructura de Transporte.

2. Centro de Carga

Es un equipamiento según la definición del artículo, 1.1.2 de la OGUC que establece: "construcciones destinadas a complementar las funciones básicas de habitar, producir y circular, cualquiera sea su clase o escala", además de lo señalado en el artículo 2.1.27 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

Este equipamiento cuenta con elementos para la carga y espacios para el almacenamiento de buses exclusivamente eléctricos. Asimismo, se precisa que, de acuerdo a la DDU N°432, "un Centro de Carga para vehículos eléctricos, en particular para buses eléctricos que son parte del Sistema de Transporte Público, estaría comprendido dentro del tipo de usos de suelo Equipamiento a que se refieren los artículos 2.1.27. y 2.1.33. de la OGUC, específicamente a la clase Comercio, asimilable a las Estaciones o Centros de servicio automotor".

Este equipamiento, deberá cumplir estrictamente con lo señalado en el presente anexo como requisitos mínimos del programa de arquitectura y funcionamiento. Los Centros de Carga no consideran una cantidad mínima de buses, pero sí consideran una máxima de 50 unidades

inclusive, como se indica en la DDU 432 (umbral de 50 buses). Para la instalación de este equipamiento llamado "Centro de Carga" le es aplicable lo contenido en el capítulo 11 de la OGUC, en particular lo señalado en los artículos 4.11.1 a 4.11.9 inclusive, sobre centros de servicio automotor.

Para la instalación de este equipamiento, el uso de suelo permitido por la ordenanza local debe ser uso de suelo equipamiento, clase Comercio, estaciones de servicio automotor.

3. Terminal mixto o "Híbrido"

Si hay una preexistencia, esto es si existe un terminal de buses para el transporte público en funciones, entendido como una Infraestructura de Transportes según lo establecido en el artículo 2.1.29 de la OGUC con Resolución que aprueba funcionamiento, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que esté vigente y se requiere instalar un Centro de Carga, dentro de este mismo recinto en funcionamiento, con uso de suelo de Infraestructura de Transporte, deberá cumplir con la Ordenanza local y general, en particular el capítulo 13 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, además de lo exigido en este anexo.

Debe planificarse una operación segregada de patio de buses eléctricos con sus cargadores, respecto de la operación de buses diésel. Si se mantienen Oficinas, servicios, taller mecánico y zona de lavado, se debe demostrar mediante un plan el uso de estas instalaciones respecto de los buses eléctricos, verificando las condiciones de seguridad y confort de los operarios, segregación de flujos, aislación de salas eléctricas, etc., según lo contenido en el presente anexo.

Los terminales de buses mixtos son de dos tipos:

1) Terminal existente donde se Aumenta la Flota

a) Deben examinar si se requiere un nuevo permiso o autorización del MTT, en particular:
- Si conserva el uso de suelo Infraestructura de Transportes y, si son menos de 50 buses, si es permitido o cuenta con el uso de suelo Equipamiento clase comercio.
- Expropiaciones.
- Afectaciones.
- Edificaciones o instalaciones sin permiso o que no cumplan con normativa vigente.

b) Comprobar cumplimiento de Capítulo 13 de la OGUC en particular:
- Categoría del terminal.
- Vía de acceso.
- Área verde y cierre.
- Actividades complementarias.
- Infraestructura física.

c) Cumplir con los estándares necesarios indicados por organismo respectivo para la provisión eléctrica.

d) Cuando el IPVE considere la instalación de **hasta tres (3) cargadores eléctricos con capacidad de servicio para hasta quince (15) buses**, deberá darse cumplimiento a los requisitos establecidos para la "Infraestructura de Estándar Menor" señalados en el punto 6 del presente Anexo. Para estos efectos, se exigirá uso de suelo compatible, planimetría detallada firmada por un arquitecto competente, identificación de las zonas y tipos de pavimentos considerados, incluyendo a lo menos las áreas de acceso de los buses desde el espacio público y las zonas de carga, además de los permisos y autorizaciones que correspondan ante la Dirección de Obras Municipales (DOM) respectiva.

espacio público y las zonas de carga, además de los permisos y autorizaciones que correspondan ante la Dirección de Obras Municipales (DOM) respectiva.

e) Cuando el IPVE considere **entre cuatro (4) y hasta diez (10) cargadores eléctricos, pudiendo alcanzar hasta doce (12) cargadores eléctricos en función de la estrategia operacional y plan de carga presentado**, con capacidad de servicio para **entre dieciséis (16) y cincuenta (50) buses**, presentados por una o más UTP en un mismo predio o terreno (igual rol), deberá darse cumplimiento a los requisitos establecidos para la "Infraestructura de Estándar Medio" señalados en el punto 7 del presente Anexo. Lo anterior, en función de **incorporar de manera proporcional** a la escala de la operación, los criterios contenidos en el **Capítulo II**, denominado ***"Criterios y Consideraciones de Diseño para Centros de Carga Estándar RED"***.

f) Cuando el IPVE considere **más de doce (12) cargadores eléctricos, con capacidad de servicio superior a cincuenta (50) buses**, presentados por una o más UTP en un mismo predio o terreno (igual rol), deberá darse cumplimiento a los requisitos establecidos para la "Infraestructura de Estándar RED" señalados en el punto 8 del presente Anexo, así como a la totalidad de los criterios contenidos en el **Capítulo II**, denominado ***"Criterios y Consideraciones de Diseño para Centros de Carga Estándar RED"***.

g)

2) Terminal existente donde se "Mantiene" o "Reduce" la flota

a) Deben examinar si se requiere un nuevo permiso o autorización del MTT, en particular:
- Si conserva el uso de suelo Infraestructura de Transportes y, si son menos de 50 buses, si es permitido o cuenta con el uso de suelo Equipamiento clase comercio.
- Expropiaciones.
- Afectaciones.
- Edificaciones o instalaciones sin permiso o que no cumplan con normativa vigente.

b) Cumplir con los estándares necesarios indicados por organismo respectivo para la provisión eléctrica.

c) Cuando el IPVE considere la instalación de hasta tres (3) cargadores eléctricos con capacidad de servicio para hasta quince (15) buses, deberá darse cumplimiento a los requisitos establecidos para la "Infraestructura de Estándar Menor" señalados en el punto 6 del presente Anexo. Para estos efectos, se exigirá uso de suelo compatible, planimetría detallada firmada por un arquitecto competente, identificación de las zonas y tipos de pavimentos considerados, incluyendo a lo menos las áreas de acceso de los buses desde el espacio público y las zonas de carga, además de los permisos y autorizaciones que correspondan ante la Dirección de Obras Municipales (DOM) respectiva.

d) Cuando el IPVE considere entre cuatro (4) y hasta diez (10) cargadores eléctricos, pudiendo alcanzar hasta doce (12) cargadores eléctricos en función de la estrategia operacional y plan de carga presentado, con capacidad de servicio para entre dieciséis (16) y cincuenta (50) buses, presentados por una o más UTP en un mismo predio o terreno (igual rol), deberá darse cumplimiento a los requisitos establecidos para la "Infraestructura de Estándar Medio" señalados en el punto 7 del presente Anexo. Lo anterior, en función de incorporar de manera proporcional a la escala de la operación, los criterios contenidos en el Capítulo II, denominado "Criterios y Consideraciones de Diseño para Centros de Carga Estándar RED".

e) Cuando el IPVE considere más de doce (12) cargadores eléctricos, con capacidad de servicio superior a cincuenta (50) buses, presentados por una o más UTP en un mismo predio o terreno (igual rol), deberá darse cumplimiento a los requisitos establecidos para la "Infraestructura de Estándar RED" señalados en el punto 8 del presente Anexo, así como a la totalidad de los criterios contenidos en el Capítulo II, denominado "Criterios y Consideraciones de Diseño para Centros de Carga Estándar RED".

4. Permiso de edificación

Para efectos de la instalación de infraestructura de carga para buses eléctricos, deberán observarse las disposiciones sobre permisos de edificación establecidas en la normativa urbanística vigente y en las instrucciones emitidas por los organismos competentes.

1) En Instalaciones sin cubierta o con cubiertas soportadas por un pilar único, no requieren de permiso de edificación por no significar superficie construida, conforme al artículo 5.1.11 de la OGUC y la DDU 110 MINVU del 14 de agosto de 2002.

   Además de acuerdo al artículo 5.1.2, numeral 5, no requerirán de permiso de obra, las "Instalaciones interiores adicionales a las reglamentariamente requeridas, sin perjuicio del cumplimiento de las normas técnicas que en cada caso correspondan, tales como: instalaciones de computación, telefonía, música, iluminación decorativa, aire acondicionado, alarmas, controles de video, y otras."

   Adicionalmente, según señala el ORD. 529 MINVU, de 15 de diciembre de 2022, en el caso que dichas instalaciones de infraestructura de carga correspondan "a obras de Infraestructura de Transporte que ejecuta el Estado, y que se costean a través de las cuotas de Infraestructura de Carga" (seg. Numeral 1, inciso primero del ORD.529 MINVU), o se ejecute por administración delegada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, así como también "cuando este lo hace mediante cualquiera de las restantes modalidades que las disposiciones legales vigentes contemplan para la ejecución de obras públicas, como podría ser entre otras, a través del sistema de concesiones." (Seg. Numeral 4 letra c, inciso primero del ORD.529 MINVU), "no requerirán el permiso de obras de la Dirección de Obras Municipales por serles aplicable lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 116 de la LGUC, sin perjuicio que, tal como se ha expresado, ello no los exime del cumplimiento del resto de la normativa que le es aplicable." (seg. Numeral 4 letra e, inciso primero del ORD.529 MINVU).

   Cabe señalar que, sobre la facultad del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se establece en el numeral 4, la letra d, inciso primero, del ORD. 529 MINVU del 15 de diciembre de 2022 que, este "podrá adquirir, instalar administrar arrendar y operar los terminales de buses e intermodales que se requieran para la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros y sus servicios complementarios" Y concluye en el numeral 4, letra f, inciso primero, que las "obras de Infraestructura de carga" al interior de terminales ya construidos (ya sea que hayan sido recibidos por las respectivas Municipalidades o se haya eximido del permiso y recepción), cabe señalar que a tales obras también les sería aplicable el artículo 116 inciso cuarto de la LGUC , en tanto constituyan parte de las obras que ejecute el estado."

   En consecuencia y por lo antes señalado, quedarían eximidos de obtener permisos de obras, las instalaciones sin cubierta o con cubiertas soportadas por un pilar único, al interior de terminales de buses existentes, sin embargo, deben cumplir con toda la normativa vigente, en particular lo contenido en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones y la normativa local.

2) En instalaciones con cubiertas soportadas por más de un pilar requieren de permiso de obras. Con la excepción, de instalaciones que cumplen con toda la normativa General y Local y en conformidad con lo que disponga el Supervisor de obras, las que podrán acogerse al artículo 116, de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, o a la DDU 542 del 24 de abril de 2026, u otra.

5. Supervisor de Obras y Contraparte Técnica

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, nombrará a un Supervisor de Obras y una Contraparte Técnica del proyecto, quienes autorizaran el funcionamiento del proyecto, incluyendo los cargadores previa ejecución de dos actos que se definen a continuación:

1) La Contraparte Técnica y el Supervisor de Obras harán toma de conocimiento y aprobación del proyecto eléctrico, como del proyecto de arquitectura que entregará la Unión Temporal de Postulantes a través del Informe de Proyecto de postulación para Vehículos Eléctricos (IPVE).

2) La Contraparte Técnica y el Supervisor de Obras aprobará el funcionamiento de los cargadores previa verificación en obra de su funcionamiento, mediante un acta de cierre de obras.

6. Infraestructura de Estándar Menor

Cuando se trate de instalaciones de hasta tres (3) cargadores eléctricos, con capacidad de servicio para hasta quince (15) buses, presentadas por una o más Uniones Temporales de Postulantes (UTP) en un mismo predio o terreno (igual rol), deberán cumplirse los requisitos establecidos en los numerales siguientes:

1) Debe presentar planos de arquitectura detallados y firmados por arquitecto responsable, contar con uso de suelo Equipamiento clase comercio o Infraestructura de transporte de acuerdo a la DDU 432/2020 y cumplir con los permisos que indique la DOM respectiva y/o aplicar la DDU 542/2026.

2) Debe cumplir en forma homóloga lo contenido en el artículo 4.13.6 de la OGUC, referido a la categorización de terminal por superficie neta y en consecuencia el tipo de vía que debe enfrentar el terminal.

3) Debe cumplir en forma homóloga lo contenido en el artículo 4.13.7 de la OGUC, referido a Infraestructura física en m2 para atención a choferes y personal.

4) Debe pavimentar al menos zona de acceso de buses y zona de carga, además de proveer el resto de las zonas con estabilizado o similar y solución de drenaje de aguas lluvias al interior del terreno.

7. Infraestructura de Estándar Medio

Cuando se trate de instalaciones que contemplen entre cuatro (4) y hasta diez (10) cargadores eléctricos, o doce 12 cargadores eléctricos previa presentación de plan de carga de los buses aprobada por el Supervisor de Obras y la Contraparte técnica del MTT, con capacidad de servicio para entre dieciséis (16) y cincuenta (50) buses, presentadas por una o más Uniones Temporales de Postulantes (UTP) en un mismo predio o terreno (igual rol), deberá darse cumplimiento a un Estándar Medio de diseño, incorporando, de manera proporcional a la escala de la operación, los criterios contenidos en el Capítulo II, denominado "Criterios y Consideraciones de Diseño para Centros de Carga Estándar RED", debiendo cumplirse, como mínimo, los siguientes requisitos:

1) Lo señalado en el numeral 1.1, relativo a la identificación del terreno, indicando ubicación, dimensiones, tipo de suelo, detalle de las edificaciones y plano del inmueble en cuestión.

2) Lo señalado en el numeral 1.6, relativo a la presentación de un plan de segregación para la operación y las instalaciones para choferes y mecánicos, cuando corresponda.

3) Lo señalado en el numeral 2.3, relativo a la disponibilidad de servicios higiénicos separados para hombres y mujeres para conductores y operarios.

4) Lo señalado en el numeral 2.4, respecto del resguardo climático para operadores en los espacios de carga.

5) Lo señalado en el numeral 2.5, relativo al emplazamiento adecuado de las instalaciones, asegurando espacio suficiente para maniobra, circulación y operación segura de los buses.

6) Lo señalado en el numeral 3.3, relativo a la seguridad, aislamiento y protección de las salas eléctricas.

7) Lo señalado en el numeral 3.4, respecto de la segregación de la operación entre circulación peatonal y vehicular, y, en caso de terminales mixtos, entre operación eléctrica y diésel.

8) Lo señalado en el numeral 3.5, relativo a las condiciones mínimas de seguridad del andén o zona de carga, incluyendo iluminación y protección para operarios.

9) Lo señalado en el numeral 3.12, respecto de la disponibilidad de servicios higiénicos para el personal, pudiendo utilizarse instalaciones existentes cuando corresponda.

10) Lo señalado en el numeral 3.14, relativo a la correcta demarcación, seguridad y dimensionamiento básico del patio de carga y maniobras.

11) Debe presentar planos detallados de arquitectura, firmados por arquitecto responsable, contar con uso de suelo Equipamiento clase comercio o Infraestructura de transporte de acuerdo a la DDU 432/2020 y cumplir con los permisos que indique la DOM respectiva y/o aplicar la DDU 542/2026.

12) Debe cumplir en forma homóloga lo contenido en el artículo 4.13.6 de la OGUC, referido a la categorización de terminal por superficie neta y en consecuencia el tipo de vía que debe enfrentar el terminal.

13) Debe cumplir en forma homóloga lo contenido en el artículo 4.13.7 de la OGUC, referido a Infraestructura física expresado en m2 para atención a choferes y personal y actividades complementarias, considerando al menos zona de lavado y mantención.

14) Debe en los planos señalar las zonas y tipos de pavimentos empleadas (hormigón, asfalto o similar) con pintura de suelos para calzos y señaléticas de seguridad, la que debe al menos incorporar las zonas de acceso de los buses desde el espacio público, las zonas de carga y zona de circulación de buses desde el ingreso de los buses hasta la zona de carga-patio de maniobras, además de proveer el resto de las zonas con estabilizado o similar y solución de drenaje de aguas lluvias al interior del terreno.

8. Infraestructura Estándar RED

Las instalaciones que contemplen once (11) o más cargadores eléctricos, con capacidad de servicio superior a cincuenta (50) buses, presentadas por una o más Uniones Temporales de Postulantes (UTP) en un mismo predio o terreno (igual rol), deberán dar cumplimiento a los requisitos establecidos para la Infraestructura de Estándar RED, considerando la totalidad de los criterios contenidos en el Capítulo II, denominado "Criterios y Consideraciones de Diseño para Centros de Carga Estándar RED".

II. CRITERIOS Y CONSIDERACIONES DE DISEÑO PARA TERMINALES Y/O CENTROS DE CARGA ESTÁNDAR RED

En los puntos siguientes se definen los alcances mínimos del proyecto para que la Unión Temporal de Postulantes pueda elaborar y desarrollar el Electro terminal o Centro de Carga, considerando un diseño de Arquitectura, Ingeniería y Especialidades concurrentes acorde a los requerimientos del servicio a entregar y los estándares RED.

1. Identificación

La Unión Temporal de postulantes debe presentar la siguiente documentación como referencia del terreno:

1) Se debe proporcionar la identificación del terreno donde se planea establecer el electro terminal y/o centro de carga, donde se debe detallar al menos la ubicación, dimensiones, tipo de suelo, detalle de las edificaciones (en caso de tener) y el plano del terreno.

2) Si el oferente es propietario del terreno, se requiere la inclusión del Certificado de Dominio Vigente actualizado de cada propiedad, emitido en los últimos 90 días antes de la fecha de presentación de las ofertas.

3) En caso de que el oferente no sea propietario del terreno, se debe presentar una carta de aceptación y compromiso por parte del propietario, que dé cuenta que está de acuerdo con el uso que se le dará al terreno, firmado por el propietario y notariado.

4) Si el terreno en el que se planea desarrollar el electro terminal y/o centro de carga se encuentra actualmente en arriendo, se debe adjuntar una copia del contrato de arrendamiento respectivo, además de una carta de aceptación y compromiso, firmada por el respectivo arrendatario y además por el propietario del terreno. Esta, al igual que el caso anterior, debe estar ante notario.

5) En el caso de que el terreno esté sujeto a una promesa de compraventa, se debe presentar una copia autorizada de dicho documento, los cuales deben contar con la firma del propietario del terreno que se ofrece en la oferta y debidamente notariado.

6) En caso de presentar un Centro de Carga para instalarse en el interior de un predio que se encuentre en funcionamiento, debe presentar un plan de segregación para la operación y las instalaciones para los choferes y mecánicos, y dar cumplimiento a la ordenanza local y la OGUC.

2. Criterios y consideraciones generales de diseños para centros de carga y electro terminales

El diseño de los centros de carga deberá considerar criterios de seguridad, operatividad, accesibilidad y eficiencia, de manera de garantizar el adecuado funcionamiento de la infraestructura y el cumplimiento de las exigencias técnicas asociadas a la operación de buses eléctricos.

1) **Imagen**
Uso de la transparencia en cierres y diseño, referidos a proporción entre cierres y vanos de al menos un 40% para apertura de vanos. Así mismo, el uso de color corporativo del sistema correspondiente en fachadas. Se debe incorporar un letrero en la fachada principal con la leyenda Red Regional de Movilidad de acuerdo a las medidas y proporciones descritas en las EETT referenciales y debe contar con la aprobación del MTT.

2) **Accesibilidad universal**
La propuesta arquitectónica debe considerar los conceptos de accesibilidad universal tanto en los accesos al recinto como en los recorridos al interior del predio y las edificaciones. Las propuestas deben considerar una ruta accesible a cualquier recinto del edificio, para lo cual se deben disponer rampas con las pendiente normativas correspondientes, pavimentos antideslizantes, barandas y pasamanos, anchos de puertas y pasillos y servicios higiénicos que aseguran la accesibilidad universal y den cumplimiento a lo establecido en el DS N°50 del MINVU.

3) **Resguardo de operadores en espacios de carga**
El diseño debe incorporar como mínimo en los exteriores dónde se realizará la operación de carga, espacios cubiertos que permitan la protección de los electro-bomberos a las condiciones climáticas correspondientes a la zona donde se emplaza el edificio (lluvias, vientos, nieve, sol, etc.).

4) **Emplazamiento**
Las edificaciones se deben emplazar de forma coherente con la topografía, el asoleamiento, vientos, y otros condicionantes del entorno. Debe considerar una relación armónica con su contexto inmediato, así como también responder a las restricciones normativas y/o físicas del terreno; conjugando esto con la implementación de los espacios suficientes que permitan la correcta operación de los buses para las maniobras de carga y depósito. No se admitirán proyectos que no cumplan con las condicionantes normativas en relación al emplazamiento de las edificaciones y que no den cuenta de las maniobras mínimas para la operación de los buses en su acceso y al interior del predio.

5) **Sustentabilidad y entorno**
Se incentiva el uso de materiales locales, priorización de fuentes de energía solares, eléctricas, eólicas u otras fuentes de baja emisión. La incorporación de eficiencia energética, la implementación de áreas verdes y pavimentos drenantes, la reutilización de aguas y la captación de aguas lluvias y el diseño con sistemas pasivos de climatización. Así mismo, son de relevancia las medidas que aporten al entorno cercano a la infraestructura de carga, ya sea con la implementación de iluminación, áreas verdes, mejoramiento de aceras y/o calzadas y el mobiliario urbano. Dichas propuestas serán consideradas positivamente en la evaluación de las ofertas del proceso licitatorio.

3. Programa de Arquitectura y su funcionamiento

El diseño de la infraestructura deberá considerar una distribución adecuada de los espacios y recintos necesarios para la operación, mantención y carga de los buses eléctricos, resguardando condiciones de seguridad, funcionalidad y eficiencia operacional.

1) Diseño

El diseño del proyecto debe responder a la normativa general y local vigente, y de forma adecuada a la morfología y condicionantes urbanísticas del terreno de emplazamiento, así como a la operación actual y proyectada del Centro de Carga y su entorno.

El entorno debe ser incorporado como criterio para el diseño del edificio, considerando el desarrollo de volúmenes armónicos con su contexto urbano. A su vez, el proyecto deberá atender las condicionantes culturales y sociales locales a fin de adecuarse al uso y características de ocupación.

Se sugiere que el proyecto considere criterios de eficiencia energética y ambiental. Los materiales y dispositivos deberán ser resistentes al uso intensivo al que se somete este tipo de infraestructura.

El programa de arquitectura que proponga la Unión Temporal de Postulantes, deberá considerar al menos todos los espacios y áreas respectivas definidas en el presente documento, para cada caso. Durante el desarrollo del proyecto definitivo las partes pueden solicitar ajustes al programa inicial, los cuales deben estar justificados y deben ser aprobados por el Supervisor de Obras.

Los volúmenes propuestos deben ser capaces de albergar las áreas administrativas, técnicas y áreas de descanso y servicios para los conductores, de acuerdo a los criterios de diseño descritos en el presente documento. Separados de este edificio principal, dentro del patio de carga se ubicarán los volúmenes menores que albergan las actividades de reparación y mantención de los buses.

El proyecto de arquitectura y proyectos de especialidades deben contener todos los planos, especificaciones técnicas, presupuesto, memorias y otros documentos necesarios para su correcta ejecución.

Durante la fase de diseño, construcción y operación, se deben realizar todos los requerimientos definidos en la normativa aplicable que rigen este tipo de construcciones, así como gestionar oportunamente documentación, permisos y otras certificaciones necesarias para su correcta operación.

Será menester de la Unión Temporal de Postulantes, presentar los proyectos definitivos a construir, los cuales deberán dar conformidad a los términos indicados en el presente documento, y contar con la aprobación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, expresada por el Supervisor de Obras, quien verificará lo contenido en el presente anexo en dos etapas en el caso de los terminales mixtos o "híbridos": la primera, previo al inicio de obras en terreno y la final previa al inicio de las operaciones. El cumplimiento correcto de los siguientes hitos se verificará mediante inspección visual y certificaciones de lo siguiente:

ETAPA 1: Revisión de Proyecto y certificaciones

- Condiciones de la Propiedad.
- Revisión de las instalaciones y condiciones urbanísticas (CIP, estado de pavimentos, accesos, instalaciones existentes etc.).
- Proyecto de arquitectura y especialidades.
- Permisos de obras necesarios.
- Factibilidades eléctricas, sanitarias y otras.
- Si el Supervisor de obras lo considera necesario, topografía y mecánica de suelos.

ETAPA 2: Revisión Final

- Empalme eléctrico y certificaciones.
- Empalme sanitarios y certificaciones.
- Instalación de cargadores y certificaciones.
- Finalización de obras exteriores y certificaciones.
- Finalización de obras.
- Estándar RED
- Cumplimiento y contenido de Carpeta con proyecto de arquitectura, especialidades y certificaciones para ingresar a la DOM respectiva.

2) Materialidad

Se deben considerar productos nuevos y de primera calidad y/o selección, debiendo su provisión e instalación regirse principalmente según las necesidades del proyecto, por las instrucciones y recomendaciones del fabricante, representante o importador para cada caso, y todas las normas aplicables para una correcta ejecución.

Como criterio general de la materialidad, la Unión Temporal de Postulantes deberá especificar materiales y sistemas que consideren parámetros de eficiencia en cuanto a costo y mantención, junto con un aspecto atractivo y discreto debiendo privilegiarse productos durables, de menores requerimientos de mantención y de soporte para su reposición en el futuro.

Los equipos que se especifiquen, tales como grupos electrógenos, motores, transformadores, cargadores etc., deberán tener representante y servicio técnico a nivel nacional.

3) Aislación climática y eléctrica de las salas eléctricas

Las Salas de Máquinas eléctricas deben tener acceso restringido e independiente. Deben contar con aislamiento climático y eléctrico, que permita el correcto funcionamiento de las maquinarias. Se deben emplear materiales aislantes que disminuyan riesgo de electrocución, incendio o inundación y deben contar con ventilación suficiente para reducir riesgos asociados a calentamiento de las máquinas. Esto es aplicable a los planos de fachada y el cierre de salas eléctricas.

Se deben implementar zócalos de al menos 15cm. para elevar las salas eléctricas en zonas con riesgo de inundación.

4) Segregación de Operación

Los conductores deben entregar el bus en la zona destinada para tales efectos o en el estacionamiento de carga para posteriormente dirigirse a su área de servicios. El electro bombero luego de la carga puede tomar el bus y posicionarlo para una posterior nueva operación por parte del chofer.

El patio de carga debe contar con un sistema de cierros que segregan la circulación peatonal y restrinjan el libre acceso al patio de carga de personal no autorizado que no sean electro-bomberos o choferes.
En el caso de los terminales mixtos, se debe segregar la operación de los buses eléctricos de los buses diésel, mediante elementos tales como rejas, soleras, veredas, bolardos o similar. Para permitir control visual se debe garantizar la transparencia de estos elementos.

5) Seguridad para operario de andén de carga

La zona de andén de carga, donde se ubican los puntos de carga o cargadores debe estar techada para proteger al personal (electro-bomberos), equipos e instalaciones de distribución de la energía en caso de que estas sean por ductos, de lluvia y asoleamiento, salvo indicación contraria del Supervisor de Obras.

Asimismo, el andén donde se ubiquen los cargadores debe estar elevado a 15 cm sobre el nivel de la losa del patio, para reducir riesgo de inundación y/o electrocución y debe contar con pavimento antideslizante.

Se deberá implementar un dispositivo de apoyo rodante u otro que permita suspender las mangueras para protegerlas del roce, evitar accidentes y facilitar la operación de carga.

La zona de andén de carga debe contar con iluminación de 100 lux por metro cuadrado mínimo.

6) Acceso de buses

Los accesos de los vehículos deben diseñarse según "Manual de Vialidad Urbana" DS N° 827, de 2008, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

7) Cierres perimetrales

Deberán contemplar un cierro de seguridad de 2,2 metros de altura en todo su perímetro, el cual debe ser transparente solo hacia el espacio público, salvo indicación contraria de la ordenanza local.

8) Zonas de mantenimiento

Se exigirá una zona de mantenimiento y una de lavado con capacidad para un bus cada una, en todos los centros de carga. Estas deben ajustarse a los siguientes requerimientos:

- En terrenos de superficie mayor a de 600 m2, se debe destinar un mínimo de 4% del área neta del terreno para emplazar zonas de lavado y mantención.
- Cuando el centro de carga o electro terminal esté emplazado en zonas en que el Instrumento de Planificación Territorial admita adicionalmente el uso de suelo residencial, las actividades de mantenimiento deberán ser en un recinto cerrado.
- Las zonas de lavado y mantención no pueden superar un máximo de 25% de superficie terreno neto.
- Se entenderá por mantenimiento actividades tales como aseo, lavado, pintado, revisión y mantención de baterías de buses. En todo caso, la realización de tales actividades deberá efectuarse de acuerdo a la normativa específica que resulte aplicable.
- La superficie del terreno neto, se determinará descontando a la superficie total del predio, la que está afecta a utilidad pública y antejardines.

(Referencia: Art 4.13.7. OGUC)

9) Zonas de servicio y administración

Deberán contar con distintos tipos de equipamiento para la atención de todo el personal del centro de carga o electro terminal (conductores, personal de aseo, personal de mantención, electro-bomberos, control de flota, etc.). Estas áreas se dimensionan dependiendo de la capacidad del centro de carga o electro terminal.

Deberán contar con un área de servicios edificada para efectos tales como administración, servicios higiénicos, descanso y alimentación de conductores. Del total de esta área solo se podrá destinar un máximo de un 35% para administración de los servicios.

Las zonas de administración y servicios deben cumplir como mínimo con los siguientes requerimientos:

- Para centros de carga de 1 a 25 Buses, la superficie mínima de zonas de Servicio y Administración se calcula de acuerdo a la siguiente fórmula: 17 + Número de Buses x 0,8 m2.
- Para centros de carga de 26 a 50 Buses, la superficie mínima de zonas de Servicio y Administración se calcula de acuerdo a la siguiente fórmula: 24 + Número Buses x 0,52 m2.

(Referencia: Art 4.13.7. OGUC)

10) Montacarga y Rampas

Si el centro de carga o electro terminal contempla para el acceso de vehículos montacargas y rampas, deberán tener una pendiente máxima de 20%.

La altura mínima libre para cualquier estructura donde circulen buses, no será inferior a 3,5 metros libres bajo viga, en el caso que el terminal contemple sólo buses de 1 piso.

A su vez, la altura mínima será de 6 metros libres bajo viga, si dicho terminal contempla buses de dos pisos.

11) Cortafuegos

Los centros de carga o electro terminal deben estar aislados de las propiedades vecinas en toda su extensión, por muros cortafuegos y disponer de medios adecuados para combatir incendios, salvo que no haya edificios colindantes a una distancia de 6 m o más.

(Ref: Art 4.11.5. OGUC)

12) Servicios Higiénicos

Además de dar cumplimiento dar cumplimiento con el DS N° 594, de 1999, del Ministerio de Salud, los centros de carga o electro terminales de más de 20 buses, deben estar provistos de servicios higiénicos y duchas para conductores y electro-bomberos, separados para hombres y mujeres. Se debe contemplar al menos un baño para personas con movilidad reducida en todo el recinto.

13) Zona de lavado

El área de lavado, deberá ser independiente de las demás áreas, estar nivelada, contar con pavimento con tratamiento superficial simple a lo menos, y tener canaletas que permitan el encauzamiento de las aguas hacia una cámara desgrasadora. En ningún caso las aguas provenientes del lavado de vehículos podrán descargar directamente en canales de regadío o alcantarillado de aguas servidas.

Es deseable que las aguas utilizadas para estos procesos sean tratadas para su uso como riego de jardín.

14) Patio de carga

El área del patio de carga destinada a maniobra y circulación de los vehículos deberá ser segregada del resto del área mediante soleras en andén de carga y soleras o demarcaciones de seguridad para otras circulaciones peatonales.

Debe tener demarcación y topes de seguridad para los buses en zonas de carga.

Para el dimensionamiento del patio de carga, se considerará la circulación, maniobra y acceso a todos los estacionamientos. Lo anterior deberá ser demostrable a través de programas de simulación, por ejemplo "tipo Autoturn o similar" y contar con la aprobación del supervisor de Obras designado.

Los anchos mínimos en pasillos y zonas peatonales cumplirán con las disposiciones de la OGUC y demás normativa aplicable.

No obstante, para las áreas de circulación peatonal de andenes de carga debe considerarse al menos 1,2 metros libres, para mayor seguridad del proceso de carga de buses.

La zona de patio de carga debe contar con iluminación de 50 lux por metro cuadrado.

4. Programa y su funcionamiento

El programa de arquitectura de los proyectos de Electro terminales y Centros de Carga deben considerar como mínimo las siguientes zonas sus recintos respectivos:

1) Zona Técnica

- Patio de Maniobras
  Se debe considerar tamaño adecuado para el correcto desplazamiento de los buses lo cual debe ser comprobado con software de simulación. La superficie debe ser lisa de asfalto u hormigón según indique el proyectista. Toda la superficie debe considerar drenajes que garanticen que el suelo esté siempre seco y libre de acumulación de agua.
- Zona de carga y depósito de buses
  La zona de carga se compone de la parte de los buses que están estacionados en el patio de maniobras, y la zona de recorrido de los electro-bomberos donde se encuentra el dispensador de carga que puede ser de suelo o aéreo. Esta zona debe estar al menos 0.15 m sobre el nivel del patio de maniobras.
  La zona de depósito de buses se compone de la parte de los buses estacionados que están en el patio de maniobras, y la zona de recorrido de los electro-bomberos.
- Zona de lavado de buses y bodega de lavado
  La zona de lavado de buses debe estar conectada y a nivel con el patio de maniobras. Debe contar además con toda clase de drenajes, filtros y tratamientos de las aguas utilizadas de modo que garantizar que nunca el agua se derrame a la zona de carga ni contamine el sistema sanitario.
- Zona de mantención mecánica y bodega de mantención
  La zona de mantención mecánica de buses debe estar conectada y a nivel con el patio de maniobras. Debe contar además con drenajes de agua y filtros que aseguren tratamientos de las aguas y los productos utilizados de modo que garantizar que nunca el agua o los líquidos utilizados contaminen el suelo o el sistema sanitario del sistema.

- Zona eléctrica
  La zona eléctrica se compone de tres partes, que deben estar contiguas y todas en condiciones de aislamiento respecto del nivel de circulación de los buses según determine el plano de especialidades respectivo. Debe contar con acceso universal:
  - ✓ **Sala de grupo electrógeno.**
    Debe estar ventilada y con algún paramento vertical colapsable.
  - ✓ **Sala de Tableros.**
    Debe estar ventilada y con superficies que garanticen su aseo eficiente.
  - ✓ **Sala de Transformadores.**
    Debe estar ventilada y con superficies que garanticen su aseo eficiente.

- Sala de basuras
  Debe contar con lugar de lavado de tarros, pileta. La superficie del piso y muros debe ser lavable. Debe cumplir con lo que indique la autoridad sanitaria y contar con las debidas autorizaciones de funcionamiento.

- Zona de estacionamientos para vehículos operarios y vistas
  Debe ser accesible desde la calle y separada de la circulación de buses. Con pavimentos de asfalto u hormigón con los drenajes correspondientes.

- Zona de estacionamientos para bicicletas
  Debe cumplir con el mínimo de unidades establecido por la OGUC y Ordenanza local y considerarla techada.

2) Zona Personal

- Control de Accesos de buses y operarios
  Debe contar con baño y todo tipo de sistemas electrónicos como cámaras de seguridad, controladores de acceso de personas y vehículos, que permitan su funcionamiento.

- Zona de oficinas y servicios para Operarios de control de flota
  Esta zona se compone de tres oficinas como mínimo y baños para ese personal:
  - ✓ **Oficinas de RRHH.**
    Debe considerar atención de operarios.
  - ✓ **Oficina del jefe de la operación.**
    Debe contar con todo lo necesario para la correcta gestión de la flota y la operación, más una mesa de reuniones.
  - ✓ **Oficinas de control.**
    Debe contar con todos los elementos electrónicos necesarios para la correcta gestión de la flota y la operación.

- Zona de descanso, comedores y servicios para choferes de buses, mecánicos, lavadores y electro bomberos
  Esta zona, de uso exclusivo para los funcionarios del centro de carga debe contar con zona de lockers suficientes, baños para hombres y mujeres que incluya duchas y camarín, una zona de comedor-cocina (para calentar) y una zona de descanso.

3) Circulaciones

El acceso tanto de personas como vehículos al centro de carga o electro terminal, se realizará por un control de acceso custodiado por una garita de control. Los flujos serán:

- Circulaciones Vehiculares
  Se debe segregar y restringir el acceso al patio de carga. En el caso de los terminales mixtos, será obligación segregar la operación de buses eléctricos de los buses diésel mediante elementos que impidan el paso de personas y/o vehículos.
  Los buses eléctricos, al ingresar al centro de carga, electro terminal o en el estacionamiento de depósito/carga serán entregados al electro-bombero. Una vez realizada la carga, el personal autorizado entregará al chofer el bus listo para operación en zona de seguridad habilitada o en el estacionamiento.

- Circulaciones Peatonales
  Los flujos peatonales se definen en torno a las funciones que cumple el personal del centro de carga o electro terminal, pudiendo ser: conductores, electro-bomberos, personal de mantención, personal control de flota y administración y otros. La Unión Temporal de Postulantes deberá entregar al Supervisor de Obras, y previo al inicio de las operaciones, un certificado del prevencionista de riesgo sobre el plan de operación para resguardar la seguridad de los funcionarios.

- Circulación electro-bomberos
  Estos operarios pueden acceder al patio de carga. La operación de carga en el patio es realizada exclusivamente por ellos.
  La circulación del electro-bomberos debe estar segregada o marcada del resto de los recorridos, mediante vallas u otro elemento. Esta comprende todo el patio de maniobra y los sectores de depósito y carga.

- Circulación de mecánicos y lavadores de autos
  El centro de carga o electro terminal debe dotar circulaciones seguras para su desplazamiento del personal de mantención hasta la zona de taller mecánico y lavado, dentro del patio de carga. Esta circulación debe conectar con el control de acceso y conducir directamente a la zona de lavado y mantención.
- Circulación de funcionarios de control de operaciones
  Se deben habilitar oficinas para el personal administrativo y control de flota del centro de carga o electro terminal. Las circulaciones que se dirigen hacia estos recintos deben estar segregadas del patio de carga. Eventualmente y de requerir, personal autorizado del control de flota podría hacer ingreso al patio de carga, siempre que existan estrictos protocolos de seguridad establecidos para ello.
  Esta circulación debe conectar con el control de acceso y conducir directamente a la zona de control de operaciones.

- Conductores
  Al ingresar al centro de carga o electro terminal deben entregar el bus al electro-bombero en la zona indicada para ello o en los estacionamientos de carga/depósito, luego se desplazan a los recintos habilitados para su estadía (comedores, camarines y/o servicios higiénicos).

- Personal de aseo, seguridad u otros
  Sus desplazamientos deben estar acotados estrictamente a las funciones que cumplen.

- Visitas
  Al tratarse de una actividad riesgosa, no se ha previsto el acceso de personas no vinculadas a su operación, salvo casos excepcionales como visitas de profesionales del MTT u otros relacionados directamente con las actividades del recinto.

- Usuarios
  Inmueble está restringido sólo a aquellas que guarden relación con la ejecución de tareas o funciones propias del centro de carga o electro terminal y no podrá realizarse movimiento de pasajeros. No es un recinto que atienda al público, ni permita el acceso de usuarios de buses.

- Pavimentos
  Todas las superficies de este tipo de centros de carga o terminales deben estar pavimentados en su totalidad con asfalto u hormigón, esto es accesos, circulaciones de vehículos, zona de lavado, zona de mantención, zonas de carga y patio de maniobras.

5. Factibilidad Técnica

Informe de factibilidad técnica otorgado por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles que debe ser congruente con la potencia mínima requerida, esta debe coincidir con el número mínimo de cargadores contemplados en la propuesta.

6. Características de los cargadores a utilizar

Detalle con los aspectos técnicos del cargador, asegurando la identificación precisa de todos los datos requeridos. En caso de que la postulación incluya más de un modelo de cargador en la propuesta, deberá proporcionar los datos necesarios para cada modelo ofrecido.

Además, deberá incluir el certificado entregado por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC), que autoriza el producto para el uso en instalaciones de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.

Se debe entregar la siguiente información para los cargadores propuestos:

ID	MARCA	MODELO	POTENCIA DEL CARGADOR (KW)	MODO DE CARGA	CONECTORES HACIA VE	TIPO DE CONECTOR
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						

7. Cronograma de construcción y/o entrega del Electroterminal o centro de carga

Los Oferentes deberán acompañar cronograma de fabricación y/o entrega del Electro Terminal y/o centro de carga ofertados, según corresponda. Este cronograma debe ajustarse a los plazos establecidos para la entrada en vigencia del servicio en el presente concurso. Este cronograma deberá contener como mínimo los siguientes hitos:

1) Anteproyecto

En los nuevos procesos de construcción de electro terminales o centros de carga, los oferentes, en su calidad de participantes en el proceso de adjudicación, deberán acompañar su oferta con todos los elementos esenciales que se consideren necesarios para la evaluación del proyecto. Estos componentes son de suma importancia para garantizar una evaluación precisa y exhaustiva de la propuesta. Entre los elementos que deben ser incluidos se destacan los siguientes:

- Planos del Proyecto (6 LÁMINAS).
- L1 Cumplimiento Normativo, emplazamiento, ubicación, etc.
- L2 Plantas. Planta general y planta de techos.
- L3 Cortes y Elevaciones.
- L4 Tres perspectivas (mínimo) o renders de la propuesta (1 LÁMINA).
- L5 Plano levantamiento topográfico.
- L6 Plano de Simulación de Radios de Giro.
- Especificaciones técnicas (EETT) generales con itemizado.
- CIP Vigente.
- Factibilidad eléctrica.
- Factibilidad Sanitaria.
- Análisis de Operación de Respaldo.
- Presupuesto detallado concordante con itemizado de las Especificaciones técnicas (EETT).
- Carta Gantt detallada desde la firma de contrato hasta recepción final, concordante con itemizado de las Especificaciones técnicas (EETT).

2) Proyecto

- **Hito 1**: Aprobación de idea de proyecto por el supervisor de obras.
- Aprobación de Anteproyecto ante organismo respectivo.
- Ingreso de proyecto al organismo respectivo.
- Entrega de proyecto de especialidades.
- **Hito 2**: Aprobación de proyecto de obras ante la DOM u organismo respectivo.

3) Obras

- **Hito 3**: Instalación de faenas.
- **Hito 4**: Trazado.
- **Hito 5**: Empalme eléctrico, Empalme sanitario.
- **Hito 6**: Instalación de cargadores.
- **Hito 7**: Finalización de Obra Gruesa.
- **Hito 8**: Finalización de terminaciones.
- **Hito 9**: Finalización de obras.
- **Hito 10**: Entrega de Carpeta al Supervisor de Obras y la aprobación de la Resolución de Recepción final de las obras, por la DOM u organismo respectivo.
- **Hito 11**: Inicio de la operación de buses.

8. Desarrollo y Supervisión de Obras

El proyecto deberá incluir todas las condicionantes, consideraciones de diseño y estándares técnicos mínimos establecidos tanto en el presente anexo, como en la normativa vigente que le aplique, debiendo reflejar todos los requerimientos propios del proyecto, de acuerdo a las

definiciones MTT, de las condicionantes del terreno donde se emplaza, incorporando y coordinando con los requerimientos de todas las especialidades, resultado de estudios, normativas y leyes aplicables como de cualquier otra disposición especial que se requiera.

Para efectos de supervisar la correcta ejecución del proyecto, la Unión Temporal de Postulantes informará con al menos 10 días hábiles el inicio de las obras asociadas al centro de carga o electro terminal a la División de Transporte Público Regional, quien designará a un profesional como Supervisor de Obras. Dicho profesional deberá supervisar la correcta ejecución del centro de carga o electro terminal en lo relativo al cumplimiento de los plazos, ajuste al programa y al anteproyecto y proyecto aprobado. La Unión Temporal de Postulantes entregará un informe detallado de cumplimiento de cada uno de los hitos señalados en la presente Resolución para ser aprobado por el Supervisor de Obras. En caso de presentarse imprevistos o modificaciones, estos deben ser informados por la Unión Temporal de Postulantes al Supervisor de Obras y ser autorizados por este profesional. Lo anterior deberá quedar registrado en documento oficial, emitido por el Supervisor de Obras, el cual será enviado a la Unión Temporal de Postulantes.

Durante el desarrollo de las obras, el supervisor podrá hacer visitas y realizar anotaciones en el libro de obra, referidas a cumplimiento de las especificaciones técnicas observaciones a la ejecución, procesos constructivos y a la calidad de los materiales empleados, entre otras. Así mismo podrá requerir información actualizada del proyecto. Todo lo anterior deberá ser gestionado por la Unión Temporal de Postulantes dentro de los plazos establecidos por el Supervisor de Obras en su solicitud.

En casos justificados como modificaciones no autorizadas al proyecto aprobado o incumplimientos del encargado de ejecución de las obras, el Supervisor de Obras puede solicitar, mediante documento oficial, la detención de las faenas hasta que sea resuelta la situación detectada.

La Unión Temporal de Postulantes será responsable legal y técnico del desarrollo del proyecto de arquitectura y proyectos de especialidades y deberá solucionar las discrepancias que surjan en el proceso de ejecución de las obras, completar la información faltante para la total ejecución de éstas en cualquiera de los ítems y partidas contratadas. Cada especialista quedará como responsable de su proyecto, aunque este sea informativo.

9. Aprobaciones y certificaciones

La Unión Temporal de Postulantes deberá gestionar y cancelar a su cargo las aprobaciones y/o certificaciones del proyecto completo ante

las instancias y organismos pertinentes, que legal y normativamente intervengan en cada etapa del proyecto. En consecuencia, deberá realizar todas las acciones tendientes a lograr este propósito y hacer las gestiones pertinentes, presentaciones, cancelaciones de derechos, aportes, importes etc., haciendo llegar al Supervisor de Obras designado por el MTT, los originales de Certificados y/o Comprobantes de Pago en un plazo máximo de 10 días hábiles desde su obtención.

La Unión Temporal de Postulantes deberá realizar todos los estudios necesarios y/o consultas de pertinencia para someter el proyecto a la evaluación ambiental (SEA) y al impacto en el Sistema de Transporte Urbano (EISTU) o Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local (IMIV), según corresponda.

Se entenderá que, para la recepción de las obras, la Unión Temporal de Postulantes entregará todos los Permisos, Derechos y/o Aprobaciones de los Servicios y Organismos competentes, que permitan el uso de la infraestructura. La oportuna tramitación y obtención de estos será a cargo y responsabilidad de la Unión Temporal de Postulantes.

10. Empalmes, Factibilidades y Urbanización

La Unión Temporal de Postulantes deberá obtener antecedentes actualizados sobre la disponibilidad de los requerimientos de las instalaciones de agua potable, alcantarillado, electricidad y gas, junto con los certificados de factibilidad respectivos. Asimismo, debe entregar un certificado de urbanización de la Dirección de Obras Municipales actualizado y un levantamiento pormenorizado del estado actual de pavimentos, veredas, postes, luminarias, arborización, etc.

Debe presentar en detalle el estado de las vías de acceso; indicar si están pavimentadas, o no. Asimismo, debe adjuntar un presupuesto detallado de las obras de pavimentación de los accesos y un compromiso de financiamiento y ejecución de estas obras previo al inicio de operaciones, si lo requiere el supervisor de obra.

En el caso de no existir factibilidad de servicios en la zona de emplazamiento de las obras o carecer de urbanización, deberá proponer soluciones provisorias y definitivas para el proyecto, las que deben ser aprobadas por el Supervisor de Obras.

11. Carta Gantt

Se hace presente que es obligatorio presentar una Carta Gantt Detallada que indique cada etapa y sus hitos que considere como MÍNIMO lo siguiente:

ETAPA 1: ANTEPROYECTO
- Aprobación de idea de proyecto por el supervisor de obras
- Aprobación de Anteproyecto ante Supervisor de Obras y organismo respectivo.

ETAPA 2: PROYECTO
- Aprobación de proyecto por Supervisor de Obras
- Ingreso de proyecto al organismo respectivo.
- Entrega de proyecto de especialidades
- Aprobación de proyecto de obras ante organismo respectivo.

ETAPA 3: INSTALACIÓN DE FAENAS/TRAZADO

ETAPA 4: EMPALMES
- Empalme eléctrico
- Empalme Sanitario

ETAPA 5: INSTALACIÓN DE CARGADORES

ETAPA 6: FINALIZACIÓN DE OBRA GRUESA

ETAPA 7: FINALIZACIÓN DE TERMINACIONES

ETAPA 8: FINALIZACIÓN DE OBRAS

ETAPA 9: ENTREGA DE CARPETA COMPLETA Y RECEPCIÓN FINAL POR LA DOM DE PROYECTO Y ESPECIALIDADES

ETAPA 10: INICIO DE OPERACIÓN DE BUSES

ANEXO Nº 11
DETALLE PUNTAJE CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN

#	Criterios de selección	Ponderador
1	Cantidad de buses con la que se cada unión temporal se presenta en este llamado.	**70%**
2	Vehículo con mayor antigüedad promedio (UTP) al momento de la postulación.	**30%**
Total		**100%**

CRITERIO N°1

Cantidad de buses UTP	Puntaje
0 a 10 buses	50
11 a 20 buses	80
21 o mas	100

CRITERIO N°2

Vehículo con mayor antigüedad promedio (UTP) de buses	Puntaje
18 años de antigüedad o mas	100
De 15 a 17 años de antigüedad	80
De 10 a 14 años de antigüedad	60

GOBIERNO DEL MAULE
¡Se vive mejor!

DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTES

3.- PROCÉDASE A LA CONVOCATORIA y PUBLÍQUESE un ejemplar íntegro de la presente resolución que aprueba Bases de Convocatoria para presentación de postulaciones al **"PROGRAMA RENOVACIÓN DE BUSES Y MINIBUSES URBANOS Y RURALES ELÉCTRICOS, AÑO 2026, REGIÓN DEL MAULE"**, Código BIP 40.083.683-0, en la página web del Gobierno Regional del Maule [www.goremaule.cl].

ANÓTESE, PUBLÍQUESE y COMUNÍQUESE.

"Por orden del Gobernador Regional"

GOBIERNO REGIONAL DEL MAULE

MARIA FRANCISCA LEIVA TAGLE
JEFA DE DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE
GOBIERNO DEL MAULE

CRISTIAN ARELLANO JEFE DIPIR

LVV/CAO/SRC/CMC
DISTRIBUCION:
- División de Infraestructura y Transporte;
- División de Presupuesto e Inversión Regional;
- División de Administración y Finanzas;
- Unidad de Asesoría Jurídica División de Infraestructura y Transporte;
- Oficina de Partes. U.G.D.