



Resolución Exenta N° 4241/2026 DTPR

Santiago, 30/09/2026

MODIFICA RESOLUCIÓN N° 29, DE 2022, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, QUE APRUEBA CONDICIONES DE OPERACIÓN, REQUISITOS Y OTRAS EXIGENCIAS QUE EXPONE DE PERÍMETRO DE EXCLUSIÓN DE LA LEY N° 18.696 ESTABLECIDO EN LAS COMUNAS DEL GRAN CONCEPCIÓN: PENCO, CONCEPCIÓN, CHIGUAYANTE, HUALQUI, HUALPÉN, SAN PEDRO DE LA PAZ Y TALCAHUANO, REGIÓN DEL BIOBÍO.

VISTO: Lo dispuesto en el Decreto con Fuerza de Ley N° 343, de 1953; el Decreto con Fuerza de Ley N° 279, de 1960; el Decreto Ley N° 557, de 1974; la Ley N° 18.696; la Ley N° 19.040; la Ley N° 18.059; la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el Decreto con Fuerza de Ley N° 1-19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la Ley N° 19.880; el Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito N° 18.290; la Ley N° 20.378; la Ley N° 20.696; la Ley N° 21.796, que fija el Presupuesto del Sector Público para el año 2026; el Decreto N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Decreto N° 192, de 2014, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; las Resoluciones Exentas N° 1006, de 2017, N° 5214, de 2023, N° 73, de 2025 y N° 995, de 2025, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; las Resoluciones N° 29, de 2022 y N° 47, de 2024, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución N° 36, de 2024, de la Contraloría General de la República y demás normativa aplicable.

CONSIDERANDO:

1.- Que, en ejecución de las facultades que asisten al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, conforme lo establece el artículo 3° de la Ley N° 18.696 y el artículo 4° transitorio de la Ley N° 20.696, se dictó la Resolución Exenta N° 1006, de 2017, mediante la cual se estableció un Perímetro de Exclusión en el área urbana del Gran Concepción y se determinó su área geográfica de aplicación.

2.- Que, seguidamente y considerando el término exitoso del proceso de negociación con los operadores vigentes en el interior

del área geográfica determinada, se procedió a aprobar las condiciones de operación, requisitos y otras exigencias que se aplican dentro del Perímetro de Exclusión de la Ley N° 18.696, establecido en las comunas del Gran Concepción, mediante Resolución N° 29, de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante las "Condiciones de Operación".

Por su parte, las Condiciones de Operación establecieron en su punto 2 lo siguiente: *"El Perímetro de Exclusión que se establece en el presente acto administrativo tendrá una vigencia de 60 meses, contados desde la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que apruebe el respectivo contrato de adscripción. El inicio de la operación de los servicios será a partir de la fecha en que la Secretaría Regional Ministerial correspondiente notifique a los operadores de transporte el mismo"*.

Dicho acto administrativo fue modificado mediante la Resolución Exenta N° 5214, de 2023, la Resolución N° 47, de 2024, la Resolución Exenta N° 73, de 2025 y la Resolución Exenta N° 995, de 2025, todas de esta cartera de Estado.

3.- Que, dentro del literal m) del Punto 1.3.1, sobre "Atribuciones del Ministerio", de las Condiciones de Operación, se contempla la posibilidad de *"Acordar o exigir, según corresponda, con los Operadores de Servicios de Transporte, modificaciones a las condiciones de operación y utilización de vías en el perímetro"*. Asimismo, se encuentran contempladas en los literales a) y b) del mismo punto, las atribuciones de regular los servicios de transporte público de pasajeros y de definir el estándar de calidad para la prestación de los mismos, respectivamente.

4.- Que, el punto 3.10 de las Condiciones de Operación establece que el operador de transporte podrá, durante la vigencia del contrato, incorporar sistemas de cobro electrónico de tarifas, sujetándose a la normativa que al efecto dicte la autoridad. No obstante, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en uso de sus facultades y competencias legales ha estimado procedente impulsar un proceso de modernización tecnológica, iniciando diversos procesos de licitación para implementar servicios complementarios de recaudo electrónico a bordo de buses urbanos en las distintas zonas reguladas a lo largo del país. Dicha iniciativa, para el caso de las Comunas de Gran Concepción, se definió que será a costo de este Ministerio, con el objetivo de aumentar el estándar tecnológico ofrecido a los usuarios de transporte de la zona, motivo por el cual se requiere modificar las Condiciones de Operación de manera de adecuarlas para que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones implemente efectivamente los sistemas de recaudo.

5.- Que, asimismo, en el marco de la operación de los servicios AVL (sistemas de localización automática de vehículos) considerados en el perímetro de exclusión y de la mejora continua de los procesos y regulaciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el sentido de mejorar la calidad y difusión de la información del sistema de transporte a los usuarios, se ha advertido la necesidad de incluir una sanción relacionada al envío de información AVL en tiempo real según lo establecido en la Resolución Exenta N° 3668, de 06 de octubre de 2021, de la Subsecretaría de Transportes y sus posteriores modificaciones, cuya información permite alimentar e integrar los sistemas AVL a la aplicación de información al usuario Red Regional del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por tanto, es vital para cumplir el objetivo de modernizar y elevar el estándar tecnológico ofrecido a los usuarios, velar por la entrega online de la información que se dispone al usuario en base a los servicios más próximos en cuanto a distancia y frecuencia y detalles de la placa patente del vehículo siguiente en acercarse a la parada de bus.

6.- Que, conforme a lo indicado en los considerandos precedentes, la Gestora de la Macrozona Urbana Sur de la Unidad de Desarrollo y Electromovilidad de la División de Transporte Público Regional, mediante Minuta Técnica de fecha 10 de junio de 2026, ha señalado que *"(...) en el marco del proceso de modernización tecnológica impulsado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la División del Transporte Público Regional (DTPR) ha iniciado procesos de licitación para implementar servicios de recaudo electrónico a bordo de los buses urbanos en las distintas zonas reguladas a lo largo del país, como también iniciativas en las cuales la implementación es de responsabilidad privada.*

Para estos procesos, se contempla convocar a distintas empresas del sector de recaudación, tanto nacionales como internacionales, que cuenten con la experiencia y capacidades técnicas necesarias para la implementación y operación de sistemas de recaudación electrónica, así como para la administración financiera de los fondos asociados.

En la misma línea, dentro de las distintas zonas reguladas del país se encuentra el Gran Concepción, por lo que resulta necesario definir la metodología de implementación del sistema de Recaudo Electrónico en esta zona urbana. En este contexto, el Ministerio, en su rol de garante de la accesibilidad al transporte público, ha determinado que la alternativa más adecuada para la implementación del Recaudo Electrónico corresponde a una Licitación Pública con financiamiento y responsabilidad estatal, por las siguientes razones:

- *Existe mayor posibilidad de generar un escenario de competencia abierta y transparente entre oferentes.*
- *El Estado tiene mayor facilidad para el acceso a la información y la rendición de cuentas, para los casos que corresponda, dado el resguardo de los fondos de los usuarios y la alta demanda por solicitudes a la información pública.*
- *Integrar e interoperar los sistemas de pago entre diferentes sistemas de transporte a nivel regional es un desafío no simple de abordar producto de que se requiere de una serie de acuerdos comerciales y técnicos para implementarlo, añadirlo a la cartera de proyectos del ministerio, haría que tengamos una mayor capacidad de elaborar una metodología al respecto en el futuro.*

En base a los argumentos previamente expuestos —relativos al control de la operación del sistema, la transparencia en el manejo de los fondos y la necesaria integración tecnológica con los distintos modos de transporte—, se concluye que el Estado representa la opción más adecuada para implementar un proyecto de recaudación electrónica en el transporte público, dada su capacidad de gestión y su alcance institucional.

Además, considerando la importancia de que sea el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones quien impulse estas iniciativas que refieren a recaudo electrónico y asuma sus costos, con el objetivo de elevar el estándar tecnológico disponible para los usuarios, se hace necesaria la modificación del texto vigente referido al "sistema de cobro electrónico de tarifas", contenido en las condiciones de operación actualmente en vigor.

Para avanzar en la implementación del sistema de Recaudo Electrónico, resulta indispensable establecer que la adhesión a dicho sistema constituya una obligación para los operadores de transporte, especialmente en la licitación pública actualmente en curso en la zona de operación del transporte urbano de la Región del Biobío, que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones lleva a cabo en virtud del Decreto N° 74 de 2024.

Es importante precisar que, al tratarse de una solución impulsada y financiada por el Ministerio, los operadores no verán afectada su estructura financiera, ya que no deberán incurrir en costos operacionales adicionales a los considerados desde la entrada en vigencia del Perímetro de Exclusión, donde la componente de subsidio operacional contemplado en las condiciones de operación incluye el concepto de “tecnologías”, según lo dispuesto en el numeral 3.11, referido a los sistemas tecnológicos complementarios de apoyo a la operación. Dicho numeral considera, entre otras herramientas, la incorporación de sistemas GPS, que permiten el desarrollo de aplicaciones de información al usuario —tales como la visualización del siguiente servicio más cercano a un paradero de referencia—, así como la instalación de cámaras de seguridad y sistema de grabador de video digital.

Por tanto, dado que la implementación del sistema de Recaudo Electrónico será financiada por el Ministerio, este no representa un costo adicional para el operador, de igual manera como se ha presentado en el punto 3.11 de la Res 29/2022 donde no se considera un ítem a subsidiar. En consecuencia, sus ingresos seguirán conformándose a partir de la recaudación y de los subsidios percibidos por tarifas y operación, manteniéndose estable su flujo de caja y sin relacionarse con las condiciones esenciales de equilibrio financiero, todo esto, en el entendido que para el operador el escenario original se mantiene sin ninguna variación.

Cabe señalar que, la modificación propuesta incorpora nuevas sanciones, esto a raíz de la nueva obligación detallada en el último párrafo del nuevo punto 3.10, el cual tiene directa relación con el cuidado y la protección de las herramientas que permiten efectuar la recaudación electrónica, en ese sentido y en función de promover el aseguramiento de los implementos que hacen más eficiente el cobro de la tarifa y seguro el transporte público, se añaden las siguientes sanciones en el punto 8.2 de las Condiciones de Operación:

-Nuevo incumplimiento, el numeral 7, en el literal a) de la siguiente manera:

Incumplimiento		Sanción	Observación
7	El incumplimiento de la obligación de generar las condiciones necesarias para la implementación del servicio de Recaudación Electrónica, en el caso en que el Ministerio sea el responsable de su contratación, según lo expuesto en el punto 3.10 de estas Condiciones de Operación.	1.Caducidad del contrato. 2.Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos de Garantía de fiel cumplimiento de contrato. 3.Cancelación del Servicio	En caso de que así lo determine el Ministerio, el Operador cancelado podrá prestar los servicios según lo dispuesto en el punto 13 de las presentes Condiciones de Operación, en tanto, se procede a un nuevo proceso concursal según lo establecido en el punto 11, o de contratación. En este caso, la multa corresponderá al 20% del monto del subsidio mensual a otorgar.

-Nuevo incumplimiento, el numeral 22, en el literal b):

<i>Incumplimiento</i>		<i>Multa</i>
22	<i>El incumplimiento a la obligación de mantener el cuidado necesario del equipamiento tecnológico embarcado, así como cualquier otro tipo de equipamiento que se pudiera implementar en el futuro, en el caso en que el Ministerio sea el responsable de su contratación, según las obligaciones establecidas en el punto 3.10 de estas Condiciones de Operación. Todo lo anterior a excepción de caso fortuito, fuerza mayor y cualquier otra situación que afecte el equipamiento a bordo de la flota y que no sea imputable al operador.</i>	<i>5 U.F. por cada mes en que se verifique el incumplimiento</i>

- Y otro nuevo incumplimiento, el numeral 6, en el literal c)

<i>Incumplimiento</i>		<i>Multa</i>
6	<i>La entrega parcial, discordante o el no envío de la información AVL en tiempo real (online) en las condiciones establecidas en la Resolución Exenta N°3668 de 2021 y Resolución Exenta N°1529 de 2023 que regula tecnologías complementarias a bordo de buses para perímetros de exclusión y sus posteriores modificaciones.</i>	<i>Cobro de un monto de 5 U.F. por cada evento</i>

De esta manera se intentará salvaguardar esta nueva tecnología a bordo.

En caso de efectuarse dichas multas por algunos de los incumplimientos detallados, estos no se considerarían repercusiones directas al equilibrio financiero económico del operador dado que los incumplimientos son parte normativa de las condiciones de operación la cual el operador se comprometió a cumplir.

Considerando que los operadores no experimentarán alteraciones en su estructura de costos, más la postura positiva de estos materializada en la firma de la declaración jurada, se hace necesario modificar las condiciones de operación establecidas en la Resolución N°29, particularmente en lo referido al sistema de Recaudo Electrónico. Esto, dado que la normativa original no contemplaba la posibilidad de que el Ministerio financiara su implementación. En este contexto, se incorpora la definición de "Servicio de recaudación electrónica", con el objetivo de alinear esta disposición con lo establecido en las bases de licitación para el sistema de Recaudo Electrónico elaboradas por el Ministerio para la Región del Biobío".

7.- Que, conforme a lo señalado en el considerando anterior, se hace necesario modificar las Condiciones de Operación en materia de Recaudación Electrónica, mediante la incorporación de una definición en el punto 1.1) "Definiciones", el reemplazo del numeral 3.10 "Sistema de Recaudación Electrónica", y la incorporación de nuevos incumplimientos en el numeral 8.2) "De los Incumplimientos y sus Sanciones", en el literal a) "De la Cancelación", y en el literal b) "De la amonestación por escrito de carácter grave", con el objeto de establecer su carácter obligatorio cuando el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones implemente dicho sistema, definir las obligaciones asociadas a su operación y regular las sanciones aplicables en caso de incumplimiento; así como también, respecto de la operación de los servicios AVL, se incorpora un incumplimiento en el literal c) "De la amonestación por escrito de carácter leve".

8.- Que, seguidamente, la Minuta sindicada en el considerado 6º, da cuenta de la necesidad de incorporar en la regulación

del Gran Concepción la figura de "Afectación de Vehículos", indicando que "(...) resulta necesario incorporar instrumentos jurídicos que permitan resguardar los activos esenciales para la operación del sistema, especialmente aquellos vinculados a la flota de buses.

En este contexto, la figura de la afectación de bienes, regulada en el artículo 3° nonies de la Ley N° 18.696, constituye una herramienta destinada a asegurar que determinados bienes relevantes para la prestación del servicio de transporte público queden adscritos al sistema, independientemente de los cambios que puedan producirse en la titularidad, administración u operación de los servicios. Dicha afectación permite resguardar la continuidad del servicio y proteger el interés público comprometido en su prestación.

La afectación de buses permite resguardar la continuidad operacional del servicio frente a eventuales cambios en la estructura de provisión de flota, tales como modelos en que la propiedad de los vehículos recaen en terceros distintos del operador. En estos casos, la afectación asegura que los buses permanezcan disponibles para la operación del sistema, evitando discontinuidades que puedan afectar la regularidad, frecuencia o cobertura del servicio.

Asimismo, este mecanismo otorga certezas tanto al Ministerio como a los distintos actores involucrados respecto del destino de los buses incorporados al sistema, alineando su utilización con los objetivos del transporte público y con el interés general comprometido en su prestación.

En consecuencia, la incorporación de disposiciones relativas a la afectación de buses responde a la necesidad de fortalecer el marco regulatorio aplicable, asegurando que la flota destinada a la operación del servicio permanezca adscrita al sistema de transporte público en los términos y condiciones definidos por la autoridad competente.

Dado lo anterior, se propone que el Ministerio pueda autorizar la afectación de buses que operen dentro del Perímetro de Exclusión del Gran Concepción, únicamente en aquellos casos en que sean adquiridos en todo o parte con fondos provenientes o aportados por el Estado. Dicha afectación tendrá carácter voluntario para los operadores, constituyéndose como una herramienta habilitante que podrá aplicarse en aquellos casos en que resulte pertinente, debiendo analizarse su implementación en una instancia posterior, mediante los instrumentos jurídicos y contractuales correspondientes. Además, la afectación de buses no implicará modificación alguna al equilibrio económico del contrato de adscripción ni al monto del subsidio vigente.

Cualquier impacto operacional o económico que pueda derivarse de la incorporación de flota adicional deberá materializarse exclusivamente a través de las herramientas que se contemplan para ello, en las Condiciones de Operación del Perímetro, incluyendo, cuando corresponda, las disposiciones enunciadas en dicho acto administrativo.

En consecuencia, la presente disposición tiene por objeto habilitar un mecanismo operativo, sin alterar las reglas de cálculo, ajuste o determinación del subsidio establecidas para la regulación del Gran Concepción, ni en el respectivo contrato de otorgamiento de subsidio.

Por último y en caso de que el operador de transporte opte por hacer uso de la afectación de bienes, deberá suscribir con el respectivo proveedor de flota un contrato de provisión que contenga las cláusulas estándar establecidas, el cual deberá ser autorizado por el Ministerio".

En este contexto, la modificación señalada requiere la incorporación en las Condiciones de Operación de disposiciones relativas a

la afectación de bienes y que refieren en lo medular a:

- Definiciones en el Punto 1.1, particularmente a qué se entiende por Bienes Afectos y la figura del Contrato de Suministro – Provisión de flota.
- Complementar el pie de página N°1 contenido en las Condiciones de Operación, de manera que se incorpore la siguiente frase *"Sin perjuicio de ello, mientras se encuentre vigente un contrato de provisión, la cantidad de cuotas aplicable será la establecida en dicho contrato, conforme a la continuidad de pago prevista en el punto 3.9.1 para el caso en que la vigencia del Perímetro de Exclusión finalice con anterioridad al término del contrato de provisión."*
- Incorporar dos nuevos sub puntos en el punto 3.9 que regulen expresamente la afectación de buses de entrada baja que se incorporen al sistema, ya sea por reemplazo o por aumento de flota y los contratos de provisión.
- Incorporar el punto 14.4 consistente en el Anexo N° 4 que comprenda las "Cláusulas estándar del contrato de provisión de flota".

Todo lo anterior, en conformidad con lo dispuesto en el artículo 3° nonies de la Ley N° 18.696, a fin de resguardar la continuidad del servicio y la adscripción de la flota al sistema de transporte público.

9.- Que, finalmente, la Minuta en referencia da cuenta de la necesidad de introducir modificaciones que permitan reforzar las disposiciones relativas al sistema de Localización Automática de Vehículos (AVL), el cual, conforme indica la Minuta *"(...) corresponde al conjunto de equipos (hardware) y programas (software) destinados a determinar de manera remota y en tiempo real la ubicación geográfica de los vehículos, mediante el uso de tecnologías de posicionamiento, particularmente, para el presente caso, el Sistema de Posicionamiento Global (GPS, Global Positioning System)".*

Conforme indican las Condiciones de Operación en el punto 3.11, el operador de transporte deberá incorporar y mantener operativo durante toda la vigencia del contrato un sistema GPS – AVL Online para el 100% de la flota.

Agrega la Minuta que *"Los sistemas AVL se rigen por lo dispuesto en la Resolución Exenta N° 1247/2015 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones, así como por las normas que regulan la forma y condiciones de entrega al referido Ministerio de los datos e información generados o contenidos en dichos sistemas. En este marco, el Operador de Transporte es responsable de supervisar la correcta captura de la información a través de su sistema AVL, la estandarización de los datos de operación, el ingreso de dicha información al sistema que el Ministerio determine y la continuidad en la toma de datos mediante el sistema de localización automática de vehículos. Asimismo, deberá velar porque los datos en línea sean transmitidos oportunamente a un servidor del Ministerio o a aquel que este defina.*

En este contexto, se fundamenta la necesidad de mejorar la calidad del envío de información AVL en línea por parte del Operador Tecnológico, así como reforzar la responsabilidad del Operador de Transporte en cuanto a velar por el adecuado cumplimiento de esta obligación, en el marco del contrato vigente con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones".

Finalmente, se requiere la incorporación de un nuevo incumplimiento en el numeral 8.2) "De los Incumplimientos y sus Sanciones", literal c) "De la amonestación por escrito de carácter leve", asociado a la entrega parcial, discordante o inexistente de información AVL en línea, con el objeto de asegurar el adecuado monitoreo y control de la operación de los servicios de transporte público.

10.- Que, los operadores de transporte a cargo de las diversas Unidades de Negocios firmaron una Declaración Jurada, manifestando su conformidad con las modificaciones introducidas a la Resolución N° 29, de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante el presente acto administrativo, relativas a la implementación del sistema de recaudo electrónico y a la aplicación de determinadas sanciones.

11.- Que, de acuerdo a lo indicado en Minuta citada en el considerando 6°, la modificación que se aprueba en la parte resolutive de este acto, no irroga costos adicionales para los prestadores de servicios que operan en el Perímetro de Exclusión establecido en el Gran Concepción y por tanto, no implica una afectación a las condiciones esenciales del equilibrio financiero de los contratos, por lo que, en conformidad a lo dispuesto en el punto 14.9, artículo 14 de la Resolución N° 36, de 2024 de la Contraloría General de la República, constituye un acto administrativo exento del trámite de toma de razón.

RESUELVO:

1° MODÍFIQUENSE las Condiciones de operación, requisitos y otras exigencias del perímetro de exclusión de la Ley N° 18.696, establecido en las comunas del Gran Concepción: Penco, Concepción, Chiguayante, Hualqui, Hualpén, San Pedro de la Paz y Talcahuano, de la región del Biobío, aprobadas mediante la Resolución N° 29, de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en lo que a continuación se indica:

a) INCORPÓRASE en el punto 1.1 "Definiciones", a continuación del literal b), del nuevo literal f) y del nuevo literal II) respectivamente lo siguiente, quedando el actual literal c) como d) y así sucesivamente de forma correlativa conforme a las nuevas definiciones que se adicionan:

- c) **Bienes Afectos:** *Buses -y equipamiento tecnológico a bordo de estos-, inscritos en el Registro de Bienes Afectos creado por la Ley 18.696, por un Operador de servicios de transporte público de pasajeros en la Región del Biobío, en los términos que se establecen en el presente acto.*

- g) **Contrato de suministro – Provisión de flota:** *contrato cuyo objeto es la disponibilización en favor de un Operador de Transporte, de buses alto estándar ya sean eléctricos o diésel, para la prestación de servicios de transporte público de pasajeros y pasajeras en la Región del Biobío, otorgando a dicho operador – en el mismo documento y/o en documentos anexos o complementarios – facultades legales suficientes para destinar los vehículos a la operación de los servicios relacionados.*

- mm) **Servicio de Recaudación Electrónica:** *Conjunto de normas, procesos y tecnologías que permiten el acceso de las personas usuarias al servicio del transporte público a través de medios de acceso más seguros y flexibles.*

b) INCORPÓRASE en el punto 3.2.4.1 "Definiciones", específicamente en el pie de página N°1, a continuación de la primera frase, el siguiente texto:

"Sin perjuicio de ello, mientras se encuentre vigente un contrato de provisión, la cantidad de cuotas aplicable será la establecida en dicho contrato, conforme a la continuidad de pago prevista en el punto 3.9.1 para el caso en que la vigencia del Perímetro de Exclusión finalice con anterioridad al término del contrato de provisión."

c) INCORPÓRASE un nuevo sub punto en el punto 3.9, el que pasa a denominarse "3.9.1 De los Bienes Afectos", con el siguiente tenor:

"3.9.1 DE LOS BIENES AFECTOS

Para aquellos buses de entrada baja que se incorporen a la regulación, ya sea en reemplazo o como aumento de la flota del sistema, y que hayan sido adquiridos en todo o parte, con fondos provenientes del Estado, el Ministerio podrá autorizar, a solicitud voluntaria del Operador, la inscripción de dichos vehículos en el Registro de Bienes Afectos creado por la Ley 18.696.

Dicha inscripción implicará la sujeción de los buses al régimen de afectación de bienes regulado en el Decreto N° 192, de 2014, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, o la normativa que lo reemplace, entendiéndose que el Operador acepta dicho régimen en forma irrevocable, en lo que sea aplicable, por el plazo de vigencia del contrato o conforme a los términos de financiamiento de los buses incorporados al sistema (Anexo N°4).

La inscripción de la flota en el Registro de Bienes Afectos, tendrá por objeto adscribir los buses al sistema de transporte público de pasajeros de la región del Biobío, permitiendo su utilización para la prestación de los servicios que se determinen por la autoridad competente. Dicha inscripción no otorgará, por sí sola, derecho alguno a la continuidad en la prestación de los servicios ni a la percepción de subsidios, los que se regirán exclusivamente por lo dispuesto en los respectivos actos administrativos, contratos vigentes y términos de financiamiento aplicables, y se devengarán únicamente en favor de quien, conforme a derecho, se encuentre efectivamente operando los servicios de transporte público.

Para estos efectos, el Operador de Transporte deberá presentar los vehículos para su inscripción, en los términos del artículo 4° del Decreto N° 192, dentro del plazo que la División de Transporte Público Regional del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones le otorgue al efecto, sin perjuicio de otros antecedentes que se les pueda requerir.

En caso de que la regulación termine previo a la finalización de la vigencia de los contratos de provisión, el Ministerio seguirá pagando las cuotas de flota pactadas, siempre y cuando los buses respectivos se encuentren efectivamente prestando los servicios de transporte que correspondan, conforme a las Condiciones de Operación vigentes, y se encargará de que la regulación de reemplazo incorpore los buses que provengan de un Contrato de Provisión de una regulación anterior."

d) INCORPÓRASE un nuevo sub punto en el punto 3.9, el que pasa a denominarse "3.9.2 Contrato de Provisión", con el siguiente tenor:

"3.9.2 CONTRATO DE PROVISIÓN

Una vez suscrita la modificación de contrato que contempla el pago por flota adicional, entre el operador de transporte y el Ministerio, conforme al mecanismo de ajuste de subsidio por variación del número de buses previsto en el punto 3.2.4, el operador deberá suscribir con el o los proveedores de buses respectivos un contrato de arrendamiento con opción de compra, que será reconocido por el Ministerio como contrato de provisión, en la medida que cumpla con los requisitos correspondientes, según lo indicado a continuación.

El o los contratos de provisión deberán suscribirse dentro del plazo de veinte (20) días hábiles contados desde la total tramitación del decreto que apruebe la modificación del contrato de adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio en Perímetro de Exclusión o en un plazo mayor de conformidad a lo indicado por el Ministerio. Previo a la suscripción, el operador deberá solicitar el pronunciamiento del Ministerio respecto a si, para el determinado instrumento que se pretenda suscribir, se cumplen los requisitos mínimos previstos en este punto y en el Anexo N°4, de estas Condiciones de Operación.

Sin perjuicio de las demás disposiciones que pudieran acordar el operador con el o los proveedores de buses, el contrato de provisión deberá satisfacer, al menos, las exigencias que se exponen a continuación:

- i) Subordinación a los contratos principales:** el instrumento que se suscriba deberá ajustarse a las obligaciones que el contrato de adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio en Perímetro de Exclusión establece.*
- ii) Objeto:** el instrumento que se suscriba deberá autorizar al operador para utilizar los buses en la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros en Perímetro de Exclusión del Gran Concepción.*
- iii) Bienes afectos al sistema:** el instrumento que se suscriba deberá establecer que los buses objeto de dicho contrato de provisión, así como los derechos y obligaciones derivados del mismo, serán reconocidos como bienes afectos al sistema, según lo expuesto en el punto 3.9.1, de estas Condiciones de Operación.*
- iv) Plazo:** el contrato de provisión deberá autorizar al operador a usar los buses durante toda la vigencia del contrato de adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio en Perímetro de Exclusión y posteriormente, en la regulación de reemplazo que el Ministerio defina para dicha área.*
- v) Precio:** el instrumento deberá establecer noventa y seis (96) cuotas de flota, mensuales, iguales y sucesivas por la entrega, uso y disponibilización de los buses, las que se pagarán por mes vencido. El valor de la cuota de flota corresponderá al valor resultante de acuerdo al mecanismo de ajuste de subsidio por variación del número de buses, descrito en el punto 3.2.4.3 de las Condiciones de Operación. Sin perjuicio de los eventuales descuento por efectos del factor de pago mensual. Asimismo, el instrumento deberá establecer que las cuotas de flota de los buses se comenzarán a pagar el mes siguiente a aquél en que el operador comience a prestar uno o más de los servicios que dieron origen al pago de flota adicional, siempre que los buses hayan sido entregados a aquél, previo a su aceptación por parte del Ministerio.*
- vi) Pagos:** en el instrumento que se suscriba las partes deben dejar expresa constancia que, conforme a lo establecido en la cesión celebrada por ambas partes, con el objeto de facilitar el pago de las rentas de arrendamiento que sean de cargo del operador de transporte, el Ministerio transferirá directamente a la cuenta en pesos del proveedor de buses designada en la cesión celebrada por ambas partes con tal efecto.*
- vii) Permanencia de los buses en el sistema:** el instrumento que se suscribirá deberá considerar que el Ministerio puede disponer el traspaso de los buses a otro(s) operador(es) de buses que operen en el sistema a futuro o a quien el Ministerio designe, circunstancia que es reconocida y aceptada por el operador, por el hecho de suscribir el contrato de adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio en Perímetro de Exclusión. Para garantizar la permanencia de los buses en el sistema, deberán establecerse, al menos, las siguientes condiciones:*
 - a) Obligación de tutela:** corresponderá al operador de transporte tutelar que la flota cuente con todas las certificaciones periódicas.*

b) Obligación de traspaso: obligación del operador de transporte de poner a disposición del nuevo operador de buses o de quien el Ministerio designe los buses que deban traspasarse, en la oportunidad que corresponda.

c) Autorización de traspaso anticipado: con el objeto de velar por la continuidad de los servicios, el instrumento que se suscriba deberá autorizar al operador de transporte para poner los buses a disposición del nuevo operador de transporte o de quien el Ministerio designe, incluso antes de suscribirse los instrumentos jurídico respectivos.

El traspaso de los buses no afectará el pago de las cuotas de flota pertinentes.

viii) Seguros: el instrumento que se suscriba deberá contemplar la obligación de tomar y mantener durante toda su vigencia, al menos, los siguientes seguros:

- a) Seguro que cubra los riesgos de destrucción, pérdida o deterioro total de los buses, cualquiera sea su causa.
- b) Seguro de responsabilidad civil por la operación de los buses y daños a terceros.

Es responsabilidad del operador de transporte mantener correctamente asegurados los buses.

ix) Uso de repuestos alternativos: el instrumento que se suscriba deberá estipular el derecho del operador a adquirir y utilizar repuestos alternativos a los comercializados por el proveedor de buses o fabricante, validados por un tercero bajo un protocolo de confiabilidad. Esa utilización no podrá afectar la garantía otorgada por el fabricante o proveedor de buses.

x) Garantía de la Batería: la batería de los buses eléctricos se debe garantizar por el plazo de 8 años u 800.000 km, lo primero que ocurra.

xi) Soporte local: El proveedor de buses, por sí o a través de quien designe, deberá contar con soporte local e infraestructura adecuada para los servicios de postventa y abastecimiento de repuestos durante toda la vida útil de los buses, de manera que estos estén siempre disponibles para prestar correctamente los servicios.

xii) Declaraciones del proveedor de buses: el proveedor de buses no podrá alegar desconocimiento del funcionamiento del sistema de transporte público ni de la infraestructura y/o estrategia de carga para ningún efecto relacionado con el contrato de arrendamiento con opción de compra celebrado con el operador de transporte. En particular el proveedor deberá declarar que entrega las garantías de los buses teniendo en consideración el funcionamiento del sistema, de la infraestructura y de la estrategia de carga.

xiii) Regulación del ejercicio de la opción de compra: el contrato de provisión deberá regular el ejercicio de la opción de compra respectiva considerando lo siguiente:

- a) El operador de transporte se debe comprometer a no ejercer anticipadamente la opción de compra estipulada, salvo autorización expresa del Ministerio.
- b) Cuando corresponda el pago de la cuota asociada al ejercicio de la opción de compra pactada en el respectivo contrato, el operador de transporte podrá ejercerla pagando con recursos propios. Para lo anterior, se debe informar al MTT, con una antelación no inferior a un (1) año, la decisión de ejercer o no dicha opción y el destino que le dará a los buses.

- c) *El operador de transporte podrá actuar conforme lo informado y disponer libremente de los buses, salvo que éstos sean de utilidad para el sistema. En este último caso, este Ministerio podrá instruir al operador el ejercicio de la opción referida y el sistema pagará el valor del ejercicio de la opción – en el mes correspondiente –, con la condición de que los buses permanezcan disponibles en el sistema, por el periodo que determine el Ministerio. Vencido dicho periodo el operador de transporte tendrá la obligación de retirar los buses del sistema.*
- d) *En caso de que el operador de transporte no informe oportunamente al Ministerio sobre la decisión de ejercer o no la respectiva opción de compra, o sobre el destino que dará a los buses, se entenderá que ha tomado la determinación de no ejercer la opción de compra o de destinar los buses a un fin distinto de su operación en el sistema. En dicho evento el Ministerio podrá instruir al operador el ejercicio de la opción de compra en los términos del literal anterior.*

xiv) Resolución de controversias: *el instrumento deberá contemplar una cláusula de solución de controversias entre el operador de transporte y el proveedor de buses, que contemple que cualquier dificultad o controversia que se produzca respecto de la aplicación, interpretación, duración, validez o ejecución del contrato entre las partes o que guarde relación con éste y que no haya podido resolverse, será sometida a arbitraje, conforme al Reglamento Procesal de Arbitraje del Centro de Arbitraje y Mediación de Santiago, vigente al momento de solicitarlo.*

Aquellos instrumentos que no cumplan con las exigencias mínimas aquí establecidas y según lo indicado en el Anexo N°4, de estas Condiciones, no serán autorizados por este Ministerio como contratos de provisión.

Cabe mencionar que ninguna de las cláusulas del contrato entre el operador de transporte y el proveedor de flota podrá afectar de manera alguna el contrato de adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio en el Perímetro de Exclusión, suscrito entre este Ministerio y el operador de transporte.”

e) REEMPLÁZASE el punto 3.10 “Sobre Sistemas de Cobro Electrónico de Tarifas” por el siguiente:

"3.10 SISTEMA DE RECAUDACIÓN ELECTRÓNICA

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, podrá contratar un servicio de Recaudo Electrónico para el transporte público, con el objeto de ser implementado en la zona y/o servicios regulados mediante este acto administrativo y que, por consiguiente, el Operador de Transporte se obliga a aceptar y generar las condiciones necesarias para su materialización, como por ejemplo la instalación del hardware a bordo de los buses y los contratos entre ambas partes, en los términos que este Ministerio determine. Dichos términos y condiciones serán establecidos a través de las respectivas Bases de Licitación del servicio de Recaudación Electrónica de la Subsecretaría de Transportes.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará los estándares técnicos y de operación de los sistemas tecnológicos y de administración financiera que complementen la operación bajo cualquier modalidad de los servicios de locomoción colectiva de pasajeros, como asimismo la obligatoriedad de su uso y de la entrega al referido Ministerio, de datos e información contenida en dichos sistemas o proveniente de ellos.

Adicionalmente, el operador de transporte deberá procurar mantener el cuidado necesario del equipamiento tecnológico embarcado, entre ellos los validadores de medios de acceso, las consolas de administración, los dispositivos de fiscalización o cualquier otro tipo de equipamiento que se pudiera implementar en el futuro. En estos términos el operador de recaudo deberá, además, coordinar en conjunto con el operador de transporte, las actividades de mantenimiento necesarias para el correcto funcionamiento de dicho equipamiento."

f) INCORPÓRASE en el punto 8.2 "De los Incumplimientos y sus Sanciones", en su literal a) "De la Cancelación", el siguiente numeral 7 en la tabla de incumplimientos:

Incumplimiento		Sanción	Observación
7	El incumplimiento de la obligación de generar las condiciones necesarias para la implementación del servicio de Recaudación Electrónica, en el caso en que el Ministerio sea el responsable de su contratación, según lo expuesto en el punto 3.10 de estas Condiciones de Operación.	1. Caducidad del contrato. 2. Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos de Garantía de fiel cumplimiento de contrato. 3.Cancelación del Servicio	En caso de que así lo determine el Ministerio, el Operador cancelado podrá prestar los servicios según lo dispuesto en el punto 13 de las presentes Condiciones de Operación, en tanto, se procede a un nuevo proceso concursal según lo establecido en el punto 11, o de contratación. En este caso, la multa corresponderá al 20% del monto del subsidio mensual a otorgar.

g) INCORPÓRASE en el numeral 8.2) "De los Incumplimientos y sus Sanciones", en su literal b) "De la amonestación por escrito de carácter grave", el siguiente numeral 22 en la tabla de incumplimientos:

Incumplimiento		Multa
22	El incumplimiento a la obligación de mantener el cuidado necesario del equipamiento tecnológico embarcado, así como cualquier otro tipo de equipamiento que se pudiera implementar en el futuro, en el caso en que el Ministerio sea el responsable de su contratación según las obligaciones establecidas en el punto 3.10 de estas Condiciones de Operación. Todo lo anterior a excepción de caso fortuito, fuerza mayor y cualquier otra situación que afecte el equipamiento a bordo de la flota y que no sea imputable al operador.	5 U.F. por cada mes en que se verifique el incumplimiento

h) **INCORPÓRASE** en el numeral 8.2) “De los Incumplimientos y sus Sanciones”, en su literal c) “De la amonestación por escrito de carácter leve”, el siguiente numeral 6 en la tabla de incumplimientos:

Incumplimiento		Multa
6	La entrega parcial, discordante o el no envío de la información AVL en tiempo real (online) en las condiciones establecidas en la Resolución Exenta N°3668 de 2021 y Resolución Exenta N°1529 de 2023 que regula tecnologías complementarias a bordo de buses para perímetros de exclusión y sus posteriores modificaciones	Cobro de un monto de 5 U.F. por cada evento

i) **INCORPÓRASE** el punto 14.4 Anexo N°4 denominado “Cláusulas estándar del contrato de provisión de flota” del siguiente tenor:

"14.4 ANEXO N°4: CLÁUSULAS ESTÁNDAR DEL CONTRATO DE PROVISIÓN DE FLOTA

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha determinado que, para una mejor prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el proveedor de flota y el operador de transporte, deberán contemplar, al menos las siguientes cláusulas en el contrato de provisión que celebren.

En el procedimiento de aprobación del respectivo contrato de provisión, el Ministerio verificará que estas cláusulas se encuentren contenidas en dicho contrato. Sin embargo, se deja constancia que tal revisión y aprobación no se limitará a la verificación de las cláusulas siguientes, sino que el Ministerio también revisará que el contenido del contrato de provisión se adecúe en general a lo dispuesto en la normativa, las presentes Condiciones de Operación, a las bases del futuro proceso concursal que se convoque y a cualquier otro sistema dentro de la Región, y que no atente contra el interés público cautelado por las Condiciones de Operación.

CLÁUSULA 1. SUBORDINACIÓN

El contrato de provisión se encuentra subordinado a lo dispuesto en el contrato de adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio en Perímetro de Exclusión suscrito por los operadores conforme al formato tipo contenido en el Anexo N° 2 de las Condiciones de Operación, en términos tales que, en caso de existir contradicción con

las estipulaciones o disposiciones contempladas en este último, prevalecerán tales disposiciones por sobre las del contrato de provisión.

CLÁUSULA 2. CALIFICACIÓN DEL CONTRATO

Las condiciones y términos del presente instrumento serán sometidos al conocimiento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para que dicha autoridad pueda calificarlo y autorizarlo como contrato de provisión, y aceptar la cesión de créditos (en adelante también e indistintamente "cesión") contemplada en este acuerdo, para que con este fin, y dentro de sus competencias y atribuciones, el Ministerio pague las rentas de arrendamiento conforme a lo establecido en el presente instrumento y la cesión celebrada al efecto entre las partes.

CLÁUSULA 3. PAGOS

Las partes dejan expresa constancia que, conforme a lo establecido en la cesión celebrada por ambas partes, con el objeto de facilitar el pago de las rentas de arrendamiento que sean de cargo del operador de transporte bajo el presente instrumento, el Ministerio transferirá directamente a la cuenta en pesos del proveedor de buses designada en la cesión celebrada por ambas partes con tal efecto.

CLÁUSULA 4. PROVISIÓN DE BUSES

Obligación de proveer buses: *el proveedor de buses deberá suministrar al operador de transporte la cantidad de [...] buses, nuevos y sin uso, en adelante "los buses". Las características, especificaciones técnicas y estándar mínimo de calidad de los buses obedecen a aquellas requeridas en la Resolución que establece Perímetro de Exclusión de la Ley N° 18.696, para la operación que regula la resolución afecta N°29 de 2022 y que determina área geográfica de aplicación del mismo y aprueba condiciones de operación del mismo.*

CLÁUSULA 5. USO Y GOCE DE LOS BUSES

El proveedor de buses autoriza expresamente que los buses sean declarados bienes afectos, en tanto el operador de transporte se obliga a inscribirlos en el Registro de Bienes Afectos que lleva el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de modo de dar cumplimiento al contrato de adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio en Perímetro de Exclusión.

El proveedor de buses autoriza expresamente al operador para usar y gozar de los buses, en los términos y condiciones previstas en el contrato de adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio en Perímetro de Exclusión.

Las autorizaciones consignadas en los numerales precedentes se extenderán por todo el periodo en que se encuentre vigente el contrato de adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio en Perímetro de Exclusión.

El operador se obliga a poner los buses a disposición de quien el Ministerio designe, tan pronto se produzca la terminación del contrato de adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio en perímetro de exclusión. Con dicho fin, el proveedor de flota autoriza desde ya al operador de transporte para entregar los buses a quien el Ministerio designe, producto del término del contrato de adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio en Perímetro de Exclusión.

CLÁUSULA 6. GARANTÍA Y CORRECCIÓN DE DEFECTOS

El proveedor de buses garantiza la calidad de los buses de acuerdo a los estándares de la industria y a las especificaciones técnicas establecidas en la Resolución que establece Perímetro de Exclusión de la Ley N° 18.696, para la operación en la región del Biobío, determina área geográfica de aplicación del mismo y aprueba condiciones de operación del mismo.

El proveedor de buses deberá efectuar las reparaciones, correcciones, ajustes o reemplazos de buses, sus partes y componentes a su entero costo, por partes, piezas o componentes originales o certificados por un tercero; y la reparación deberá realizarse de modo tal que genere el menor impacto posible en la operación de los servicios de transporte.”

2° En todo lo no modificado por el presente acto, rigen las Condiciones de Operación, establecidas por Resolución N° 29, de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

3° NOTIFÍQUESE el presente acto administrativo, a los representantes legales de las Unidades de Negocio que conforman el Perímetro de Exclusión en las comunas del Gran Concepción.

ANÓTESE Y PUBLÍQUESE EN EL SITIO WEB

www.dtpr.gob.cl



LOUIS DE GRANGE CONCHA
MINISTRO DE TRANSPORTES Y
TELECOMUNICACIONES

NCR / JBM / ASE / POM / PSS / AOA / PCC / ARC / MRO / PAV / OMB / CBG / mmc

Resolución Exenta N° 4241/2026 DTPR

Distribución:

GABINETE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
GABINETE SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES
SUBTRANS – OFICINA DE PARTES
DIVISION DE TRANSPORTE PUBLICO REGIONAL – OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL BIO – BIO - OFICINA DE PARTES
LUIS HERNÁN HERNÁNDEZ - COORDINADOR(A) REGIONAL TPR - COORDINACION REGIONAL TPR



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

1790380

E74931/2026