



REPÚBLICA DE CHILE
GOBIERNO REGIONAL DE TARAPACÁ
DEPARTAMENTO JURÍDICO

Deja sin Efecto la Resolución N°566 de fecha 03 de agosto de 2026 y Aprueba Bases de la Convocatoria para la Presentación de Postulaciones al Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxibuses, Región de Tarapacá Año 2026-2027.

RESOLUCIÓN EXENTA N° 572 /

IQUIQUE, 06 AGO 2026

VISTOS:

1.- Ley N° 21.796 de Presupuestos del Sector Público para el año 2026; Ley N° 20.378 que crea Un Subsidio nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros; La ley N°21.692 que Establece un Nuevo Marco de Financiamiento e Introduce Mejoras al Transporte Pública de Pasajeros, el artículo 3° del DFL1-19653 que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575 de 1986, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; las facultades contempladas en el DFL 1-19175 que fija el texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado de la Ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional; el Decreto Supremo N°44 de 2011 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y conforme a lo señalado en la Resolución N° 36 de 2024 y N°3 de 2026, ambas de la Contraloría General de la República.

CONSIDERANDO:

1.- El Convenio de Colaboración de fecha 01 de septiembre de 2015, suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Gobierno Regional de Tarapacá, aprobado por Resolución Exenta N° 966, de fecha 10 de septiembre de 2015, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y por Resolución Exenta N° 642, de fecha 30 de octubre de 2015, del Gobierno Regional de Tarapacá.

2.- Lo aprobado por el Consejo Regional de Tarapacá con fecha 08 de abril de 2024, según Certificado N° 175/2024, de misma fecha, sobre suplementación del **"Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y TaxiBuses, Región de Tarapacá"** por la suma **total de M\$11.000.000.-**, con cargo a modificaciones presupuestarias en el Programa de Inversión del Gobierno Regional de Tarapacá, según los siguientes alcances:

- Se autoriza el suplemento de recursos para el programa por un monto de **M\$6.000.000.-**, con el propósito de dar operatividad al proceso de renovación.



- El Gobierno Regional de Tarapacá desde el año 2011 a la fecha ha asignado un total de M\$5.660.000.-, para el programa de renovación de buses, de los cuales han sido ejecutados M\$5.489.080.-, quedando un saldo a favor de M\$170.920.-
- En el programa de renovación de buses, se han realizado diversas convocatorias desde el año 2011 al 2023, exceptuando el año 2020 año en el cual no se ejecutó este programa. El programa se encuentra en estado cerrado, lo que significa que no hay proceso vigente o en desarrollo.
- Estos programas sólo pueden ser ejecutados a través de los Gobiernos Regionales, los cuales están facultados para convocar a un proceso de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxi buses, el cual deberá considerar la compra de los buses, minibuses, trolebuses y taxi buses, debiendo disponer la destrucción y conversión en chatarra de éstos.
- En vista del éxito que ha tenido el programa en nuestra región, lo cual ha permitido renovar gran parte de la flota total de buses urbanos de Iquique y Alto Hospicio, y del éxito generado dentro de la ciudad los buses con acceso universal, es que la Secretaría Regional Ministerial, solicitó fondos para poder ejecutar el programa el presente año.
- La SEREMI de Transporte se preocupará de la difusión y análisis técnico de los antecedentes aportados por los interesados en renovar su bus, minibus, trolebus o taxi bus.

3.- Resolución Exenta N°741, de fecha 12 de febrero de 2026, que establece para el año 2026 los montos del valor de compra del programa especial de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicada en el Diario Oficial de la República de Chile con fecha 27 febrero de 2026.

4.- Oficio N° 20103/2026 DTPR, de fecha 26 de junio de 2026, del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Tarapacá, dirigido al Sr. Gobernador Regional de Tarapacá, el que indica que, en el marco de la Ley N°20.378, que en su artículo Cuarto Transitorio, crea un aporte especial a los Gobiernos Regionales destinado al financiamiento de iniciativas de transporte y conectividad, entre ellas la ejecución de programas de renovación de buses, minibuses, trolebuses, taxibuses y taxis colectivos, remitiendo las bases de convocatoria para el lanzamiento de los Programas de Renovación de Buses y de Taxis Colectivos, correspondientes al período 2026-2027. Este programa se financiará en base al Certificado N°175/2024, mencionado en Considerando N°2 de la presente resolución.

5.- El Memorándum N°248, de fecha 21 de Julio de 2026, de la Jefa de la División de Infraestructura y Transportes, dirigido a la Jefa Subrogante del Departamento de Asesoría Jurídica, mediante el cual se remiten las bases de la convocatoria para la presentación de postulaciones al **"Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxi Buses, Región de Tarapacá año 2026-2027"**, para su revisión y posterior aprobación.

6.- La propuesta de **Bases de la Convocatoria para la Presentación de Postulaciones al "Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxi Buses, Región de Tarapacá año 2026-2027"**, del Gobierno Regional de Tarapacá.

RESUELVO:

1.- **DÉJESE** sin efecto la Resolución Exenta N°566, de fecha 03 de agosto de 2026, del Gobierno Regional de Tarapacá.

2.-APRUEBESE las Bases, Formularios y Anexos de la Convocatoria para la presentación de Postulaciones al "Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxi Buses, Región de Tarapacá año 2026-2027", del Gobierno Regional de Tarapacá, cuyo texto se transcribe:

BASES DE CONVOCATORIA PARA LA PRESENTACIÓN DE POSTULACIONES AL PROGRAMA ESPECIAL DE RENOVACIÓN DE BUSES, MINIBUSES, TROLEBUSES, Y TAXIBUSES
REGIÓN DE TARAPACÁ
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 Regional de Tarapacá 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 Regional 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 Regional. 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 Regional de Tarapacá
- 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, entendiéndose 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 N°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, en la Región de Tarapacá, 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 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 la página web del Programa www.renuevatumicro.cl

Los términos y requisitos del Programa y los formularios de postulación de la 1º y 2º etapa estarán disponibles en el sitio web www.goretarapaca.gov.cl

2.2. Determinación del Monto del Valor de Compra.

El Gobierno Regional de Tarapacá 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, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones**. 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 Entrante									
		2027	2026	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018 o inferior
Año de Fabricación Vehículo saliente	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 Entrante													
		2027 y 2026	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013 o inferior
Año de Fabricación Vehículo Saliente	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 Entrante													
		2027 y 2026	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013 o inferior
Año de Fabricación Vehículo Saliente	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 Entrante													
		2027 y 2026	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013 o inferior
Año de Fabricación Vehículo Saliente	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.

Excepcionalmente, si se trata de vehículos entrantes eléctricos y/o que cumplen 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.

Dado que el monto se reajusta anualmente en base a una lógica de proporcionalidad que toma en cuenta los precios de mercado vigentes, lo que debe contar con la opinión favorable del Ministerio de Hacienda, se podrán emitir certificados de selección para postulantes que presenten buses eléctricos, una vez recibida dicha opinión favorable y realizada la publicación de este monto en el Diario Oficial.

2.3 Disponibilidad Presupuestaria.

El monto máximo dispuesto por el Gobierno Regional de Tarapacá para financiar la implementación de este llamado para el Programa durante el año 2026, corresponde a los recursos aprobados a través de Certificado N°175/2024 de fecha 08 de abril de 2024, por el valor de M\$6.000.000.- del Consejo Regional de Tarapacá, de los cuales M\$2.041.660.000.- se encuentran disponibles para la presente Convocatoria, según lo establecido en el artículo Cuarto Transitorio de la Ley N°20.378.

Sin perjuicio de lo anterior, el Gobierno Regional, en uso de sus facultades, previo acuerdo del Consejo Regional, podrá modificar la cifra antes señalada, sin que ello pueda afectar la asignación de los incentivos a aquellas postulaciones que hubiesen cumplido con los requisitos establecidos en el presente documento y a los cuales se les haya entregado el Certificado emitido por el Gobierno Regional que da cuenta que el vehículo saliente cumple con tales requisitos y con los criterios de selección establecidos en las presentes bases.

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 Regional, 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, 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 Bulnes N°242, Iquique, de lunes a viernes, en horario desde las 09:00 a 12:59, 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. Para lo anterior, el Postulante deberá utilizar el **Formulario N°1 PRIMERA ETAPA DE POSTULACIÓN**, que se adjunta a las presentes bases de convocatoria.

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 de Tarapacá.
- 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.

3.1.2 Antecedentes que deben entregarse en la Primera Etapa de Postulación

- a. **Formulario N°1 PRIMERA ETAPA DE POSTULACIÓN.** Este formulario no deberá ser presentado si se trata de vehículos entrantes eléctricos, en dicho caso, deberá presentar el Informe de Proyecto, según lo señalado en la letra f. de este apartado.
- b. 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.
- c. 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.
- d. Fotocopia del Permiso de Circulación al día o con fecha de vencimiento no superior a 18 meses corridos anteriores, del vehículo saliente.
- e. 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 N°1**, también obtenible a través del sitio web.
- f. Si la renovación se hará por vehículos entrantes eléctricos y a través de una Unión Temporal de Postulantes, esta deberá presentar, el 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 N°10** de las presentes Bases.
- g. 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 Sociedades¹, 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

¹ <https://www.registroidempresasysociedades.cl/>

- 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 N°6.
- iii. Si los vehículos entrantes eléctricos no han sido adquiridos, debe presentar contrato de compra venta de los vehículos.
- iv. Garantía por el 50% del monto total de subsidio postulado en CLP o en UF, siempre y cuando, se explicita 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 N°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 Sociedades², 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.
- viii. Mandato otorgado a quien los representará para efectos de la postulación, según Anexo N°6.
- ix. Si los vehículos entrantes eléctricos no han sido adquiridos, debe presentar contrato de compra venta de los vehículos.
- x. Garantía por el 50% del monto total de subsidio postulado en CLP o en UF, siempre y cuando, se explicita 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.

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 Regional de Tarapacá

Rut único Tributario: 72.223.100-7

² <https://www.registrodeempresasysociedades.cl/>

La Boleta de 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 un año.

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 explicita 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 N°2**. En dicho documento se deberá individualizar a la persona que recibirá el pago del valor compra por parte del Gobierno Regional.

- h. Si el vehículo entrante o 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.***

- i. Si el vehículo entrante o 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.***

- j. Si el vehículo entrante o los vehículos entrantes eléctricos no han sido adquiridos y son estándar red, deberá adjuntar ANEXO N° 9: DECLARACIÓN SIMPLE DE COMPROMISO DE COMPRA BUS DIÉSEL ESTÁNDAR RED O 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 Regional 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. El vehículo entrante o 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.***

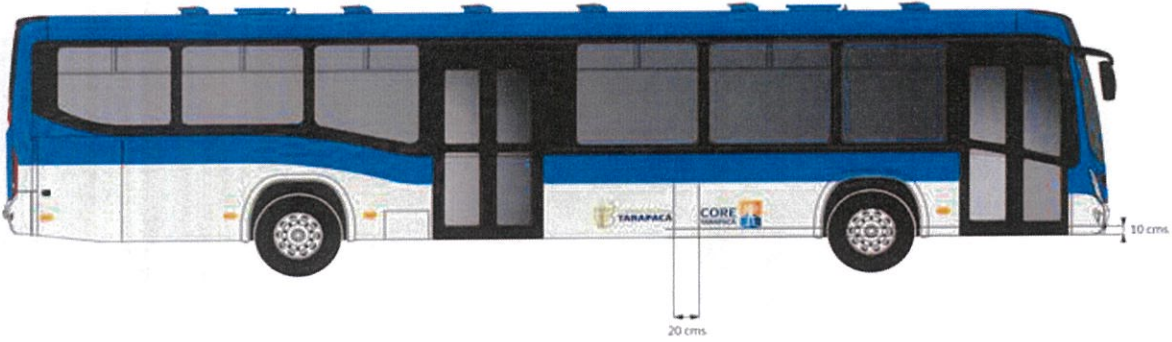
- b. Contar con inscripción vigente del vehículo entrante o los vehículos entrantes eléctricos, propiedad del postulante, o de los integrantes de una UTP en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público que lleva el Ministerio, en adelante el Registro. Salvo que se trate de un arrendatario 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. El vehículo entrante deberá 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/o 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 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. El vehículo entrante deberá tener una antigüedad inferior a la del vehículo saliente mayor o igual a **120 meses**, considerando la fecha de primera inscripción, tanto del vehículo saliente como del vehículo entrante, en el Registro de Vehículos Motorizados que lleva el Servicio de Registro Civil e Identificación.
- ** Excepcionalmente, si se trata de vehículos entrantes eléctricos y/o que cumplen con estándar red, señalado 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, deberá tratarse de vehículos 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. El vehículo entrante deberá considerar lo siguiente: en su interior la instalación de un adhesivo que indique que ha sido beneficiario del "Programa Renueva tu Micro", subsidiado por el Gobierno Regional de Tarapacá. Lo anterior, según lo indicado a continuación:

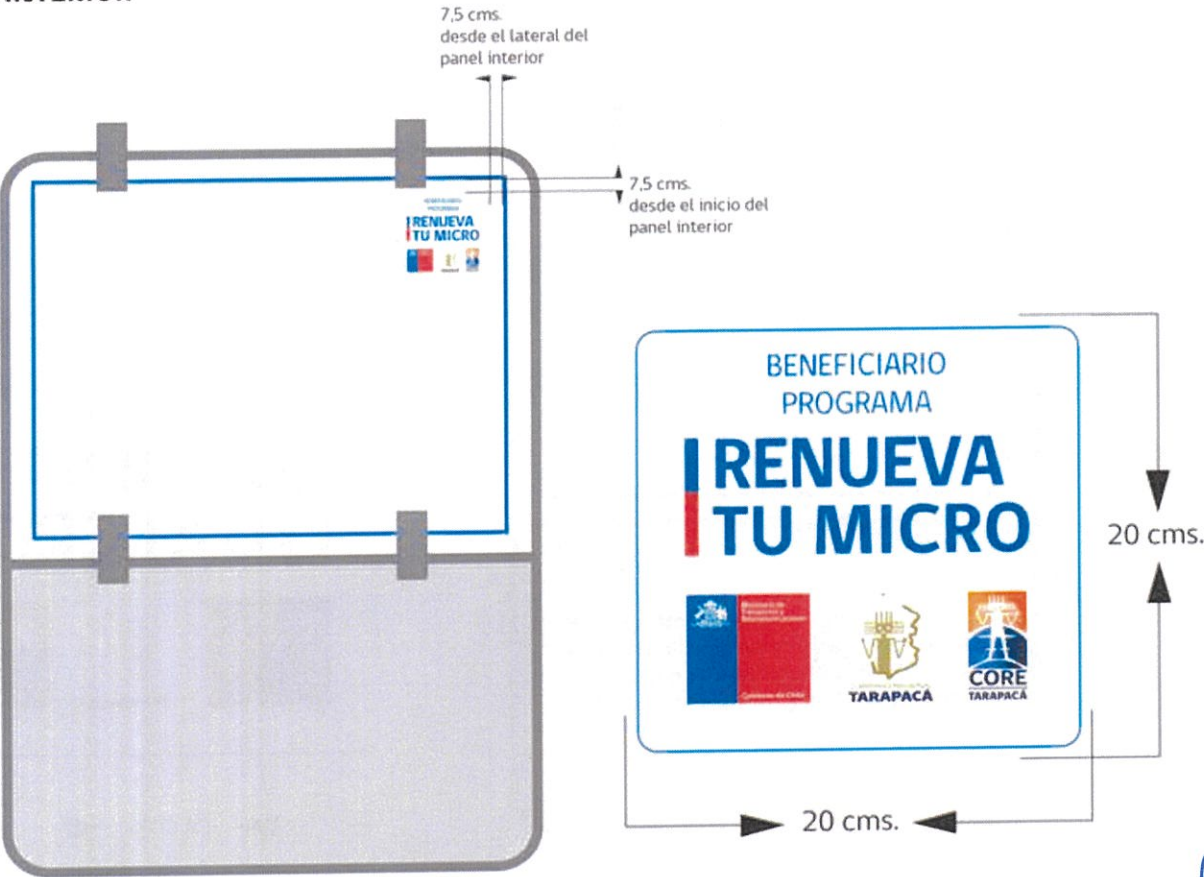
Indicaciones gráficas para la instalación de
adhesivos para beneficiarios del programa:
"RENUOVA TU MICRO"

EXTERIOR



Descargar logos y material gráfico en:
<http://www.goretarapaca.gov.cl/recursos-graficos>

INTERIOR

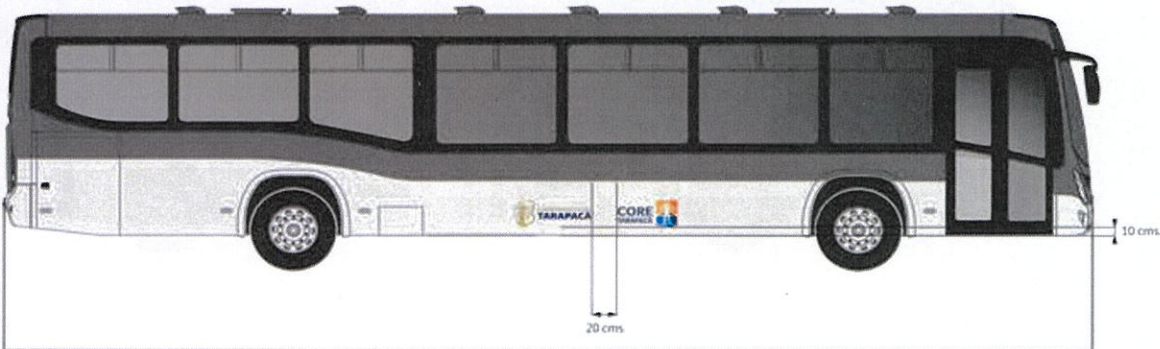


El beneficiario deberá previo a la impresión de la gráfica, presentar el diseño al Departamento de Comunicaciones del GORE Tarapacá para su VºBº.



Indicaciones gráficas para la instalación de adhesivos para beneficiarios RURAL del programa: "RENUOVA TU MICRO"

EXTERIOR

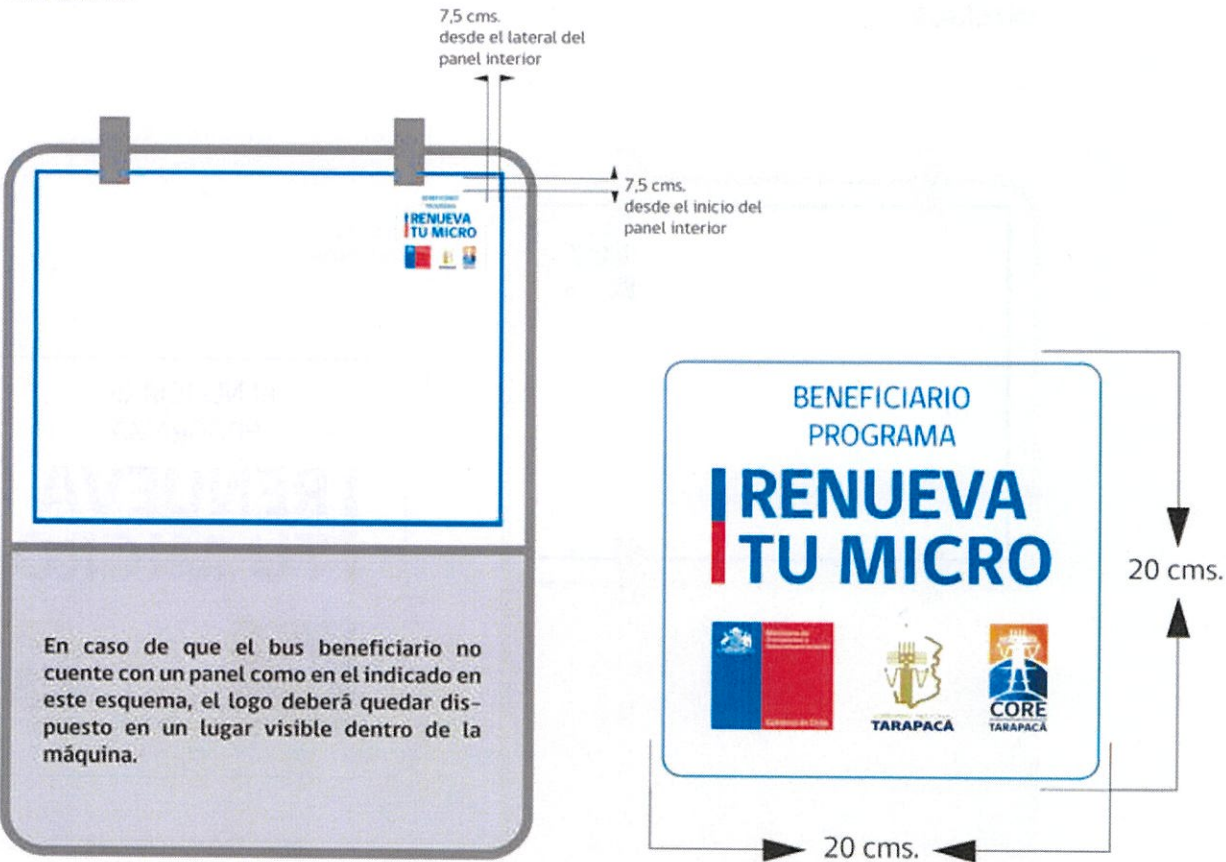


Los logos deberán estar situados al centro del bus con la respectiva separación indicada en el esquema



Descargar logos y material gráfico en:
<http://www.goretarapaca.gov.cl/recursos-graficos>

INTERIOR



El beneficiario deberá previo a la impresión de la gráfica, presentar el diseño al Departamento de Comunicaciones del GORE Tarapacá para su V°B°.

3.2.2 Antecedentes que deben presentarse en la Segunda Etapa de Postulación

- a. Formulario **Nº2 SEGUNDA ETAPA DE POSTULACIÓN**. Este formulario no deberá ser presentado si se trata de vehículos entrantes eléctricos, en dicho caso, deberá presentar el Informe de Proyecto actualizado con la información de los vehículos entrantes eléctricos.
- b. Certificado original o copia emitido por el Gobierno Regional de Tarapacá.
- c. Documento emitido por el chatarrizador que dé cuenta de la recepción del (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. Si este antecedente ya fue presentado en la primera etapa de postulación, por ser un postulante de una convocatoria anterior, no deberá presentarlo nuevamente.
- d. Certificado de Inscripción y Anotaciones Vigentes en el Registro de Vehículos Motorizados, del vehículo entrante, o 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 Nº4]**
- e. Tratándose de un vehículo nuevo, deberá asimismo adjuntar factura de primera compra venta.
- f. Fotocopia del certificado de inscripción del vehículo entrante o de los vehículos entrantes eléctricos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público correspondiente a la Región de Tarapacá.
- g. Fotocopia del Certificado de revisión técnica al día del vehículo entrante, donde conste el cálculo de capacidad realizado por la Planta Revisora Técnica, o de los vehículos entrantes eléctricos, donde no se exigirá cálculo de capacidad.
- h. Fotocopia del Permiso de Circulación al día del vehículo entrante o de los vehículos entrantes eléctricos.
- i. Certificado de cancelación de la inscripción del (de los) vehículo(s) saliente(s) en el Registro de Vehículos Motorizados.
- j. Fotocopia del certificado de cancelación de la inscripción del (de los) vehículo(s) saliente(s) en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros.
- k. 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
- l. Declaración jurada según **Anexo Nº7**, que dé cuenta sobre la instalación en el vehículo entrante o 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 Nº2778, de 2021, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- m. 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 Nº172, de 2018, y la Resolución Exenta Nº2371, 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. (Ver 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.**
- n. Si el vehículo entrante o 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. (Ver 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.**
- o. Si se trata 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 de Tarapacá, será convocado mediante la publicación de un aviso en un diario de circulación regional y en el sitio web www.goretarapaca.gob.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 Regional o la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Tarapacá, para difundir la existencia del mismo, una vez publicada la convocatoria.

b) De la Convocatoria y Cronograma

b.1) Buses diésel sólo rurales

Renueva Tu Micro 2026-2027 – Región Tarapacá		
Actividad	Desde	Hasta
Presentación de antecedentes 1ª Etapa	10-08-2026	07-10-2026
Consultas 1ª Etapa	10-08-2026	06-10-2026
Evaluación 1ª Etapa	08-10-2026	23-10-2026

Publicación de Resultados 1ª Etapa	02-11-2026	06-11-2026
Entrega de Certificado de selección	09-11-2026	20-11-2026
Presentación de antecedentes de 2ª Etapa	23-11-2026	24-05-2027
Evaluación 2ª Etapa	25-05-2027	14-06-2027
Publicación de Resultados 2ª Etapa	15-06-2027	25-06-2027
Entrega de valor de compra	30-06-2027	06-08-2027

b.2) Buses eléctricos

Renueva Tu Micro 2026 -2027– Región Tarapacá		
Actividad	Desde	Hasta
Presentación de IPVE y antecedentes 1ª Etapa	10-08-2026	07-10-2026
Consultas 1ª Etapa	10-08-2026	06-10-2026
Evaluación y salva errores IPVE	08-10-2026	23-10-2026
Evaluación 1ª Etapa	08-10-2026	23-10-2026
Publicación de Resultados 1ª Etapa	02-11-2026	06-11-2026
Entrega de Certificado de selección	09-11-2026	20-11-2026
Presentación de antecedentes de 2ª Etapa	23-11-2026	24-05-2027
Evaluación 2ª Etapa	25-05-2027	14-06-2027
Publicación de Resultados 2ª Etapa	15-06-2027	25-06-2027
Entrega de valor de compra	30-06-2027	06-08-2027

La 1ª Etapa del Programa, se realizará a partir del **10 de agosto de 2026 hasta el 07 de octubre de 2026**, de manera presencial, entregando los antecedentes en la oficina de partes de la SEREMITT de Tarapacá en Bulnes 242, Iquique, en horario de oficina y/o mediante correo electrónico 1tarapaca.docs@mtf.gob.cl y avillalobos@mtf.gob.cl , en el caso que la postulación sea por vehículos entrantes eléctricos, realizada a través de una UTP.

Solo se aceptarán postulaciones que cuenten con toda la documentación solicitada para cada una de las etapas. Cuando las postulaciones no cuenten con todos los antecedentes, no podrán ser enviadas a evaluación.

Si los documentos presentados no corresponden a lo solicitado se notificará al postulante a través de la plataforma de postulación, indicándole las observaciones a fin de que puedan ser resueltas de acuerdo a las fechas establecidas en las presentes bases. 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.

Para el caso de postulaciones con vehículos entrantes eléctricos a través de una UTP, las observaciones serán remitidas a través del correo electrónico del representante de la UTP y deberán ser respondidas por el mismo medio, en los plazos correspondientes.

c) Consultas y Aclaraciones

Durante toda la vigencia del Programa, se recibirán consultas en a través del correo electrónico avillalobos@mtf.gob.cl o a través de la plataforma de postulación.

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, se comunicará dicha situación al interesado mediante correo electrónico y tendrá 5 días hábiles, salvo que requiera más tiempo y lo manifieste por escrito, para subsanar 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:

- 1) Vehículos entrantes eléctricos estándar red para zonas urbanas.
- 2) Vehículos entrantes diésel tecnología euro VI o superior para zonas rurales.

En conclusión, se priorizará en primer lugar la postulación de realizadas por las UTP que presenten buses de alto estándar red eléctricos, si llegase a postular más de una UTP, se priorizará por orden de presentación de la propuesta; y de existir recursos para ambas o más UTP, serán priorizadas por sobre los buses de zonas rurales. En el caso de los buses rurales, de quedar disponibilidad presupuestaria una vez aplicado el primer criterio, se priorizarán por orden de llegada.

La postulación por UTP no puede sobrepasar el presupuesto disponible para el presente proceso y no se podrá fraccionar su postulación.

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.

Por otra parte, se elaborará una lista de reserva, según criterios de priorización descritos, con las postulaciones que cumplan con la aprobación de la 1ª etapa, pero que, por disponibilidad presupuestaria, no hayan contado con el Certificado de Selección, quedando su emisión sujeta a nueva disponibilidad de recursos por parte del Gobierno Regional o a saldos disponibles de postulaciones seleccionados que no se presenten a la 2ª etapa.

Además, si un postulante decide modificar el año del vehículo entrante o cualquier otra variable que afecte el monto o que esté incluida en los criterios de priorización, se anulará su certificado de selección y se aplicarán nuevamente los criterios de priorización considerando a todos los postulantes que quedaron en la mencionada 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.goretarapaca.gov.cl y se iniciará en las dependencias de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Tarapacá, la entrega de los certificados de selección (según formato contenido en **Anexo N°3**) los que darán cuenta que el vehículo saliente cumple con los requisitos y con los criterios de selección señalados. Adicionalmente, dicho certificado individualizará al postulante, o a quien este determine según mandato contenido en **Anexo N°2**, y el monto del valor de compra, el que será determinado de conformidad a lo señalado en el Reglamento.

Asimismo, en los casos que corresponda, la individualización del tercero que recibirá el valor de compra, en el caso de darse cumplimiento a los requisitos de la segunda etapa de postulación.

Si se trata de una postulación de vehículos entrantes eléctricos, realizada a través de una UTP, además del certificado, se entregará 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.

No podrán postular UTP que pertenezcan a unidades operadoras del transporte público regulado por la Resolución Exenta N°1848/2019, que tengan documentación pendiente de procesos anteriores relativos a Programas de Renovación de Buses ante al Gobierno Regional de Tarapacá.

g) Entrega del vehículo saliente por parte del postulante.

Los postulantes seleccionados, para efectos del proceso de destrucción y conversión en chatarra, deberán entregar el(los) vehículo(s) saliente(s) a cualquiera de los chatarrizadores incorporados al Programa a nivel nacional, los que se encuentran publicados en la página web

Los postulantes deberán solicitar al Chatarrizador la emisión de un documento que dé cuenta de la recepción del (de los) vehículo (s), de conformidad al artículo 8 del Reglamento.

h) Cambios en los antecedentes de postulación de primera etapa

Si un postulante decide modificar cualquier variable que afecte el monto de valor de compra, deberá realizarlo en los plazos establecidos en las presentes bases.

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 2º etapa de su postulación a partir del **23 de noviembre de 2026 hasta el 24 de mayo 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 precedente, sin que el postulante haya iniciado la segunda etapa, quedará sin efecto su postulación, entendiéndose que desiste de la misma.

Sin perjuicio de lo anterior, el interesado podrá iniciar nuevamente el proceso de postulación, solicitando la emisión de un nuevo certificado al Gobierno Regional.

Si se detectaren observaciones en esta etapa se comunicará dicha situación al postulante, mediante la plataforma o por correo electrónico, el cual tendrá un plazo máximo de 5 días hábiles o hasta la solicitud de prórroga aprobada, 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.

j) Valor de Compra

El Gobierno Regional entregará 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 Regional de Tarapacá.

k) Del Pago del subsidio

Para el pago del Subsidio la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones enviará al Gobierno Regional 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

El vehículo entrante y 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.

RENOUEVA TU MICRO Con Aportes del Transantiago Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	Formulario N°1 PRIMERA ETAPA de Postulación				
	Postulación Programa Nacional de Renovación de Buses y Minibuses 2025				
Región	Tarapacá	Fecha		VºBº	
Datos Vehículo Saliente que postula al Programa					
PPU		Año Fabricación		Tipo de Vehículo (Bus/Minibús)	
Mes/Año 1ª Inscripción RNVM		Capacidad (Plazas)		Tipo Servicio autoriza	
Datos Vehículo Entrante					
PPU		Año Fabricación		Tipo de Vehículo (Bus/Minibús)	
Indicar PPU sólo si ya comp el Vehículo Entrante	Capacidad (Plazas)			Acceso Universal (Marque con una X)	
	Estándar RED (Marque con una X)			Bus eléctrico (Marque con una X)	
Nombre Propietario Vehículo Saliente que postula al Programa					
Nombre Completo o Razón Social					
RUT				Persona Natural	Persona Jurídica
Dirección				Comuna	
Teléfono		Celular		E-mail	
Datos persona jurídica (llenar sólo si el propietario del vehículo saliente es una Persona Jurídica)					
Nombre de Fantasía Persona					
Datos Representante Legal (1)					
Nombre completo					
RUT					
Dirección				Comuna	
Teléfono				E-mail	
Datos Representante Legal (2)					
Nombre completo					
RUT				Actúa en Conjunto con otro representante SI/NO	
Indique si otorga mandato para que un tercero reciba el Valor de Compra					
SI/NO		Nombre		RUT	

Firma del Postulante



RENUEVA TU MICRO Con Aportes del Transantiago  Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	Formulario N°2 SEGUNDA ETAPA de Postulación		
	Postulación Programa Nacional de Renovación de Buses y Minibuses 2025		
Región de Tarapacá		Fecha presentación	VºBº Seremitt
Datos Vehículo Saliente que postula al Programa			
PPU		Año Fabricación	
Mes/Año 1ª Inscripción DNVM		Capacidad Pasajeros	Tipo Servicio
Fecha cancelación RNVM		Fecha cancelación RNSTPP	Fecha recención
Datos Vehículo Entrante			
PPU		Año Fabricación	
Mes/Año 1ª Inscripción Acceso Universal (X)		Capacidad Pasajeros Estándar RFD (X)	Tipo Servicio autorizado Bus Eléctrico (X)
Nombre Propietario Vehículo Saliente que postula al Programa			
Nombre Completo o Razón Social			
RUT			Persona Natural Persona Jurídica
Dirección		Comuna	
Teléfono		Celular	E-mail
Datos persona jurídica (llenar sólo si el propietario del vehículo saliente es una Persona Jurídica)			
Nombre de Fantasía Persona			
Datos Representante Legal (1)			
Nombre completo			
RUT			
Dirección		Comuna	
Teléfono		Celular	E-mail
Datos Representante Legal (2)			
Nombre completo			
RUT		Actúa en Conjunto con otro representante SI/NO	
Indique si otorga mandato para que un tercero reciba el Valor de Compra			
SI/NO		Nombre	RUT

Firma del Postulante

ANEXO N°1
DECLARACIÓN JURADA SIMPLE

Sres.
Gobierno Regional de Tarapacá
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 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:_____

ANEXO N°2
FORMATO OTORGAMIENTO MANDATO NOTARIAL
PARA PAGO DEL VALOR DE COMPRA

Sres.
Gobierno Regional de Tarapacá
Presente

De mi consideración:

Quien suscribe por este acto otorga mandato especial irrevocable al Gobierno Regional de Tarapacá, 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 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 Regional de Región de Tarapacá 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 Regional, 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 Regional 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 _____, a _____ de _____ de 2026.

JOSÉ MIGUEL CARVAJAL GALLARDO
GOBERNADOR REGIONAL DE TARAPACÁ
GOBIERNO REGIONAL DE TARAPACÁ



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

MANDATO

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

Por el presente, *(individualización de la persona o entidad propietaria del vehículo)*, RUT N°_____, 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 N° _____, 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 N°_____, 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 N°20.378 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 N°5
DECLARACIÓN JURADA SIMPLE

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

Por la presente, *(individualización de la persona o entidad propietaria del vehículo)*, RUT N° _____, 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)



ANEXO N°6
MANDATO UTP

MANDATO

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

Por el presente, *(individualización de las personas o entidades propietarias de los vehículos)*, RUT N° _____ *(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 N° _____, 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 N° _____, 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 N°20.378 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 N°7
DECLARACIÓN JURADA SIMPLE GPS

Sres.
Gobierno Regional de Tarapacá
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:_____

ANEXO N°8
DECLARACIÓN JURADA SIMPLE

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

Por la presente, *(individualización de la persona o entidad propietaria del vehículo)*, RUT N°_____, 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 N°9
DECLARACIÓN SIMPLE DE COMPROMISO DE COMPRA BUS DIÉSEL ESTÁNDAR RED O ELÉCTRICO
ESTÁNDAR RED.

En, a de de 20....

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

_____ Bus entrante diésel, estándar RED, nuevo.

_____ 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)



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.
- 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 dieciseis (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**".

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 dieciseis (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 registrarse 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 cierre 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: $17 + \text{Número de Buses} \times 0,8 \text{ m}^2$.
- 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: $24 + \text{Número Buses} \times 0,52 \text{ m}^2$.

(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 contemple 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

2.- Lo anterior, en virtud a los Vistos y Considerandos de la presente resolución.

ANÓTESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE, y en su oportunidad ARCHÍVESE.



JOSÉ MIGUEL CARVAJAL GALLARDO
GOBERNADOR REGIONAL DE TARAPACÁ

MIRIAM LUZ SILVA NAUTO
JEFA DEPARTAMENTO JURÍDICO
GOBIERNO REGIONAL DE TARAPACÁ



