



Outlook

Da respuesta al Oficio 1289/2023 sobre Plan Estratégico de Energía Magallanes

Desde Daniela Fredes Mayorga <dfredes@mtt.gob.cl>**Fecha** Mar 09-01-2024 16:59**Para** Oficina de Partes Subsecretaría de Energía <oficinadepartes@minenergia.cl>; PEER Magallanes <PEERMagallanes@minenergia.cl>**CC** Exequiel Vera Loaiza <evera@mtt.gob.cl>; Pedro Ojeda <pojeda@mtt.gob.cl>**Buenas tardes**

Junto con saludar, se da respuesta al punto 1 del oficio que se indica en el asunto, donde se solicita designar a un profesional titular y un suplente para el diseño del Plan Estratégico de Energía Región de Magallanes y de la Antártica Chilena con Evaluación Ambiental Estratégica.

Nombre titular: Exequiel Vera Loaiza**correo electrónico:** evera@mtt.gob.cl**Servicio al que pertenece:** Seremi de Transportes y Telecomunicaciones región de Magallanes y de la Ant. Chilena.-**Teléfonos:** 224213000 Anexo 2216**Nombre suplente:** Pedro Ojeda Nahuelneri**correo electrónico:** pojeda@mtt.gob.cl**Servicio al que pertenece:** Seremi de Transportes y Telecomunicaciones región de Magallanes y de la Ant. Chilena.**Teléfonos:** 224213000 Anexo 2205

Es lo que puedo informar por el momento.

Saludos cordiales.

Daniela Fredes Mayorga

Secretaría Administrativa de Seremi

Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones

Región de Magallanes y de la Antártica Chilena

Subsecretaría de Transportes

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones | Gobierno de Chile

+56 61 2221814

¡Advertencia de seguridad!

Algunos correos pueden contener amenazas ocultas.

Si el correo que está recibiendo no fue solicitado, es de un remitente desconocido o le parece sospechoso, elimínelo directamente o envíelo a informatica@minenergia.cl.

Si aún tiene preguntas al respecto, no dude de llamarnos al Anexo 911.

Atentamente,

Equipo TIC

Anibal Aguirre Donoso

De: Leonardo Marmolejo
Enviado el: miércoles, 10 de enero de 2024 9:12
Para: Oficina de Partes Subsecretaria de Energía
Asunto: RV: Da respuesta al Oficio 1289/2023 sobre Plan Estratégico de Energía Magallanes

Marca de seguimiento: Seguimiento
Estado de marca: Marcado

Estimado Anibal, buenos días

Por favor ingresar este correo y derivar a Marisol Matabenitez

Muchas gracias
Saludos cordiales,

Leonardo E. Marmolejo Maldonado
Jefe Unidad Oficina de Partes
División de Administración y Finanzas
MINISTERIO DE ENERGÍA | Gobierno de Chile
(T) 223656877
<http://www.minenergia.cl>

Importante: Mi jornada laboral puede no coincidir con la tuya. Por favor, no sientas obligación de contestar a este correo fuera de tu horario laboral.

De: Daniela Fredes Mayorga <dfredes@mtt.gob.cl>
Enviado el: martes, 9 de enero de 2024 16:59
Para: Oficina de Partes Subsecretaria de Energía <oficinadepartes@minenergia.cl>; PEER Magallanes <PEERMagallanes@minenergia.cl>
CC: Exequiel Vera Loaiza <evera@mtt.gob.cl>; Pedro Ojeda <pojeda@mtt.gob.cl>
Asunto: Da respuesta al Oficio 1289/2023 sobre Plan Estratégico de Energía Magallanes

Buenas tardes

Junto con saludar, se da respuesta al punto 1 del oficio que se indica en el asunto, donde se solicita designar a un profesional titular y un suplente para el diseño del Plan Estratégico de Energía Región de Magallanes y de la Antártica Chilena con Evaluación Ambiental Estratégica.

Nombre titular: Exequiel Vera Loaiza
correo electrónico: evera@mtt.gob.cl
Servicio al que pertenece: Seremi de Transportes y Telecomunicaciones región de Magallanes y de la Ant. Chilena.-
Teléfonos: 224213000 Anexo 2216

Nombre suplente: Pedro Ojeda Nahuelneri
correo electrónico: pojeda@mtt.gob.cl
Servicio al que pertenece: Seremi de Transportes y Telecomunicaciones región de Magallanes y de la Ant. Chilena.
Teléfonos: 224213000 Anexo 2205

Es lo que puedo informar por el momento.

Saludos cordiales.

Daniela Fredes Mayorga

Secretaria Administrativa de Seremi
Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones

Región de Magallanes y de la Antártica Chilena

Subsecretaría de Transportes

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones | Gobierno de Chile

+56 61 2221814

¡Advertencia de seguridad!

Algunos correos pueden contener amenazas ocultas.
Si el correo que está recibiendo no fue solicitado, es de un remitente desconocido o le parece sospechoso, elimínelo directamente o envíelo a informatica@minenergia.cl.
Si aún tiene preguntas al respecto, no dude de llamarnos al Anexo 911.

Atentamente,
Equipo TIC



Anexo N°2:
Cuestionario

a) Respecto de los Objetivos Ambientales que se pretenden alcanzar a través de la definición del PEER.

Los objetivos ambientales iniciales que se pretenden alcanzar se presentan a continuación y podrán, a consecuencia de la aplicación del procedimiento de EAE y los distintos procesos participativos durante su diseño, ser ajustados conforme a dichos resultados:

- 1. Orientar el emplazamiento eficiente, sustentable y equilibrado del desarrollo energético proyectado en base a energías renovables, en áreas prioritarias con aptitud o vocación energética y sus respectivas áreas de gestión.
- 2. Minimizar las implicancias sobre los recursos naturales y la biodiversidad, cuando correspondan a objetos de valoración territorial altamente ponderados o en categoría de conservación, condicionando el emplazamiento del desarrollo energético.
- 3. Minimizar los potenciales efectos en torno al patrimonio cultural, cuando correspondan a objetos de valoración territorial protegidos oficialmente o altamente valorados por la comunidad, condicionando el emplazamiento del desarrollo energético.
- 4. Promover un uso eficiente del territorio potenciando estrategias tales como el desarrollo y uso compartido de la infraestructura necesaria para el desarrollo energético y/o la reconversión/reutilización de infraestructura existente, entre otros.

Considerando lo señalado, se solicita tenga a bien atender las siguientes consultas:

Preg. 1

Objetivos Ambientales PEER Magallanes y de la Antártica Chilena

¿Tiene observaciones o aportes a los objetivos ambientales planteados? Señale a qué objetivo ambiental se refiere y justifique su respuesta.

no

Preg. 2

Objetivos Ambientales PEER Magallanes y de la Antártica Chilena – Debilidades

¿Cuáles considera Usted son las principales debilidades y/o barreras para el cumplimiento de los objetivos ambientales? Señale a qué objetivo ambiental hará referencia en su respuesta.

No veo debilidades/barreras

Preg. 3

Objetivos Ambientales PEER Magallanes y de la Antártica Chilena - problemas

¿Considera Usted que existen otros problemas de índole ambiental que no han sido detectados o abordados y que deberían ser parte de los objetivos ambientales propuestos?

no



Preg.

4

Objetivos Ambientales PEER Magallanes y de la Antártica Chilena – Fortalezas

¿Cree Usted que hay aspectos de los objetivos ambientales que no requieren modificaciones ni debiesen alterarse? Señale cuáles.

En mi opinión, están claramente planteados. No haría modificaciones.

b) Respecto de los Criterios de Desarrollo Sustentable que se considerarán.

En relación con las materias atendidas en los objetivos ambientales, las decisiones a adoptar durante el diseño de este instrumento considerarán los siguientes criterios de desarrollo sustentable que podrán, a consecuencia de la aplicación del procedimiento de EAE y los distintos procesos participativos durante su diseño, ser ajustados conforme a dichos resultados:

- 1. El PEER promueve una transición energética que apunte a la diversificación de la matriz, emplazada en territorio apto o con vocación para el desarrollo energético con foco en la visión estratégica de desarrollo regional de la Región de Magallanes y Antártica Chilena.
- 2. El PEER promueve un desarrollo energético compatible con el resguardo del medio natural y humano.
- 3. El PEER prioriza el territorio para focalizar acciones sectoriales que permitan generar las condiciones de bienestar social y calidad de vida, cooperación público – privada, incidir en la generación de capital humano e información y en la disminución de las brechas de acceso a la energía.

Considerando lo señalado, se solicita tenga a bien atender las siguientes consultas:

Preg.

5

Criterios de Desarrollo Sustentable

¿Considera Usted que se aborda en forma clara las distintas dimensiones de la sustentabilidad para cada criterio planteado? Detalle a qué criterio de desarrollo sustentable hará referencia en su respuesta.

si

Preg.

6

Criterios de Desarrollo Sustentable

¿Considera Usted que se requieren ampliar o incluir otros criterios desde la perspectiva de su sector? Si su respuesta es afirmativa, detalle a qué criterio de desarrollo sustentable hará referencia en su respuesta en caso de requerir ampliación, la propuesta de un nuevo criterio y a que dimensión de la sustentabilidad responde en cada caso.

no

Las implicancias sobre el medio ambiente y la sustentabilidad respecto de las opciones de desarrollo a plantear por el PEER, podrán determinarse con precisión conforme transcurra el proceso de definición y evaluación de las mismas, producto de la aplicación de la herramienta de Evaluación Ambiental Estratégica.

Sin perjuicio de lo anterior, podría haber implicancias positivas o negativas sobre el ambiente y la sustentabilidad producto de las definiciones que se adopten con relación a las siguientes materias, que se prevé sean abordadas por el PEER, sin perjuicio que surjan otras en el proceso de diseño:

- Efectos sobre los recursos naturales y el patrimonio natural y cultural.
- Compatibilidad de usos de suelo: equilibrio y vocación del territorio.
- Competitividad y desarrollo económico.
- Efectos sociales o socioambientales.
- Desarrollo económico local y nacional – Rezago o brechas en indicadores socioeconómicos respecto al promedio nacional.
- Penetración de energías renovables y diversificación de la matriz energética.
- Descarbonización y mitigación frente al cambio climático.
- Intensidad de uso del territorio, desarrollo y uso compartido de infraestructura.

Considerando lo señalado, se solicita tenga a bien atender las siguientes consultas:

Preg. Implicancias sobre el medio ambiente y la sustentabilidad

7 Considerando las implicancias o efectos previstos preliminarmente en el acto de inicio de procedimiento, y sus comentarios u observaciones a las preguntas anteriores, ¿considera usted que cabría incorporar otros efectos o implicancias no consideradas? ¿Cuáles? Se solicita tenga a bien detallar su respuesta.

no

Preg.	Otros
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15
16	16
17	17
18	18
19	19
20	20
21	21
22	22
23	23
24	24
25	25
26	26
27	27
28	28
29	29
30	30
31	31
32	32
33	33
34	34
35	35
36	36
37	37
38	38
39	39
40	40
41	41
42	42
43	43
44	44
45	45
46	46
47	47
48	48
49	49
50	50
51	51
52	52
53	53
54	54
55	55
56	56
57	57
58	58
59	59
60	60
61	61
62	62
63	63
64	64
65	65
66	66
67	67
68	68
69	69
70	70
71	71
72	72
73	73
74	74
75	75
76	76
77	77
78	78
79	79
80	80
81	81
82	82
83	83
84	84
85	85
86	86
87	87
88	88
89	89
90	90
91	91
92	92
93	93
94	94
95	95
96	96
97	97
98	98
99	99
100	100

8 Se solicita indicar otros comentarios o sugerencias generales a los contenidos de los antecedentes proporcionados.

Los planteamientos son claros y no tengo nada que agregar

**CREA UN PROGRAMA ESPECIAL DE
FOMENTO A LA
ELECTROMOVILIDAD Y APRUEBA
METODOLOGÍA PARA SU
IMPLEMENTACIÓN.**

VISTO: Lo dispuesto en el Decreto Ley N° 557, de 1974, del Ministerio del Interior; el D.F.L. N° 279, de 1960 y el D.F.L. N° 343, de 1953, ambos del Ministerio de Hacienda; la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, N° 18.575, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el D.F.L. N° 1-19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la Ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros; la Ley N° 21.192, que establece el presupuesto del sector público para el año 2020; el Decreto Supremo N° 4, de 2010, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y Hacienda, que Reglamenta el Programa de Apoyo al Transporte Regional; las Resoluciones N° 7 y N° 8, ambas de 2019, de la Contraloría General de la República; y demás normativa aplicable.

CONSIDERANDO:

1. Que, el año 2009 es publicada la ley N°20.378, que Crea un Subsidio Nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, reconociendo -a través de un texto legal- la relevancia que tiene el transporte público de manera transversal para las personas, actividades y zonas de nuestro país. En ese mismo sentido, el propio Mensaje de dicha ley, recoge esta idea, señalando que *"El transporte público remunerado de pasajeros es un servicio que influye en forma sustancial en el desarrollo de las diversas actividades que enfrentan y realizan las personas en su vida cotidiana. Esta influencia no sólo se observa y determina en aquellas condiciones del transporte de pasajeros, como son los tiempos de desplazamiento, los tiempos de espera, las capacidades de transporte, sino que, además, es un factor determinante en el presupuesto de cada hogar y de cada persona que utiliza este medio a lo largo del territorio nacional"*.

2. Que, el artículo 5° de la ley N°20.378 establece un Programa de Apoyo al Transporte Regional, el que se encuentra regulado en el Decreto Supremo N°4 de 2010, citado en el Visto.

En este sentido, una vez que entra en vigencia la Ley N°20.378, se han implementado una serie de programas y proyectos en el marco del mencionado artículo, entre los que se encuentran: subsidios al transporte público remunerado en zonas aisladas, subsidios al transporte escolar, subsidios orientados a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país, subsidios que promuevan el transporte público en las zonas extremas del país, subsidios a servicios de transporte público marítimo, lacustre y fluvial prestados con naves menores destinados exclusivamente al transporte de pasajeros, y otros programas tendientes a promover el transporte público, la seguridad o la educación vial.

En definitiva, el Programa de Apoyo al Transporte Regional ha sido una importante herramienta para mejorar los niveles de transporte público, en aspectos tales como conectividad, acceso y calidad de servicio, contribuyendo así a mejorar la calidad de vida de todos los usuarios de aquellos.

3. Que, es interés prioritario del Estado que el transporte público de pasajeros sea preferido por los ciudadanos debido a sus ventajas en términos del uso del espacio vial, uso de la energía y capacidad de movilización.

En este sentido, promover la movilidad implica –entre otras cosas- establecer niveles de calidad y eficiencias mínimos aceptables para la oferta de los servicios y organizar todas las acciones necesarias para que los sistemas cumplan al menos ese nivel deseado. Entre los elementos más importantes que definen la calidad de servicio de los sistemas de transporte público se encuentran, por ejemplo, la antigüedad y estándar de los vehículos, la disponibilidad y preparación del personal de conducción y la confiabilidad de los servicios en términos del cumplimiento de sus planes de operaciones.

En ese marco, durante el mes de mayo de 2019, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el Presidente de la República, S.E. don Sebastián Piñera Echenique, comunicaron la decisión de implementar el proyecto denominado como RED Regiones. A través de este proyecto se pretende incluir al sistema de transporte público regional, trescientos (300) buses eléctricos, distribuidos en las diferentes regiones del país, con los cuales se busca disminuir la brecha entre los servicios existentes en la Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo, y las demás regiones del país; todo esto se encuentra inserto dentro de la Estrategia Nacional de Electromovilidad, a través de la cual se están impulsando una serie de medidas para potenciar la implementación de la electromovilidad en todo el país, las cuales tienen como objetivo, fomentar la entrada de estas tecnologías y facilitar su posterior masificación, con el fin de mejorar el transporte público existente y dotar a las regiones de un servicio de transporte de alto estándar y bajo impacto ambiental, mejorando las condiciones de movilidad y calidad de vida de sus usuarios.

4. Que, en atención a las consideraciones expuestas, mediante el presente acto se crea el **“Programa Especial de Fomento a la Electromovilidad”**, en aplicación de la figura residual *“...otros programas que favorezcan el transporte público”*, a que se refiere el artículo 5° de la ley 20.378; estableciéndose además las consideraciones técnicas, metodológicas y demás requeridas en el marco de la ley N° 20.378 para la distribución de recursos entre proyectos, su implementación y operación.

En efecto, el artículo 2° del Decreto Supremo N° 4 de 2010, señala que este Ministerio, *“...implementará el Programa, determinando directamente por región para cada una de las categorías mencionadas en*

el artículo anterior, los proyectos de subsidio que corresponde ejecutar, sobre la base de criterios de impacto y, o rentabilidad social.”; siendo para tales efectos necesario el establecimiento de una metodología, la que se aprueba mediante el presente acto.

RESUELVO:

1° CRÉASE el “Programa Especial de Fomento a la Electromovilidad”, en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional establecido en el artículo 5° de la Ley N° 20.378.

2° DETERMÍNASE como área de aplicación e implementación de este “Programa Especial de Fomento a la Electromovilidad”, las zonas geográficas contempladas en los artículos 3°, literal b) y 4° de la ley N° 20.378.

3° APRUÉBASE la siguiente metodología de implementación del “Programa Especial de Fomento a la Electromovilidad”:

METODOLOGÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL “Programa Especial de Fomento a la Electromovilidad”

1 Contexto general

Es interés prioritario del Estado que el transporte público de pasajeros sea preferido por los ciudadanos debido a sus ventajas en términos del uso del espacio vial, uso de la energía y capacidad de movilización.

Promover la movilidad implica –entre otras cosas- establecer niveles de calidad y eficiencias mínimos aceptables para la oferta de los servicios y organizar todas las acciones necesarias para que los sistemas cumplan al menos ese nivel deseado. Entre los elementos más importantes que definen la calidad de servicio de los sistemas de transporte público se encuentran, por ejemplo, la antigüedad y estándar de los vehículos, la disponibilidad y preparación del personal de conducción y la confiabilidad de los servicios en términos del cumplimiento de sus planes de operaciones.

En ese marco, durante el mes de mayo de 2019, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el Presidente de la República, S.E. don Sebastián Piñera Echenique, comunicaron la decisión de implementar el proyecto denominado como *RED Regiones*. A través de este proyecto se pretende incluir al sistema de transporte público regional, trescientos (300) buses eléctricos, distribuidos en las diferentes regiones del país, con los cuales se busca disminuir la brecha entre los servicios existentes en la Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo, y las demás regiones del país; todo esto con se encuentra inserto dentro de la Estrategia Nacional de Electromovilidad, a través de la cual se están impulsando una serie de medidas para potenciar la implementación de la electromovilidad en todo el país, las cuales tienen como objetivo, fomentar la entrada de estas tecnologías y facilitar

su posterior masificación, con el fin de mejorar el transporte público existente y dotar a las regiones de un servicio de transporte de alto estándar y bajo impacto ambiental, mejorando las condiciones de movilidad y calidad de vida de sus usuarios.

Junto a lo anterior, la implementación de Red Regiones y en particular la incorporación de flotas de buses eléctricos, requiere replantear los modelos de negocio asociados a la prestación de servicio, de manera de incluir las nuevas estructuras de participación que la industria de buses eléctricos ha desarrollado, las cuales implican que la titularidad sobre la propiedad de los buses que componen la flota requerida, corresponda a un tercero – que la proveerá o suministrará-; y que parte de los recursos requeridos para tal, se destinen – por ejemplo, a través de la cesión de derechos- al pago de cuotas de adquisición de la flota.

Para lo anterior, se establecen distintos mecanismos para dar certezas tanto al sistema de transporte como a las partes intervinientes en los diversos instrumentos legales que lo enmarcan, por lo que los buses podrían quedar adscritos al sistema de transporte, a través del sistema de Bienes Afectos, regulado por el artículo 3º nonies de la ley 18.696; recurriendo en este caso voluntariamente a la afectación de bienes.

Por otro lado, el artículo 5º de la Ley 20.378 de Subsidio Nacional al Transporte Público, indica que “En las mismas zonas contempladas en los artículos 3º, literal b), y 4º¹, podrán destinarse recursos de subsidio, sobre la base de criterios de impacto y, o rentabilidad social, a otros programas que favorezcan el transporte público, la seguridad o la educación vial”. Es en este ámbito que se establece el siguiente programa de fomento a la electromovilidad.

2 Definiciones

Para un cabal entendimiento de los planteamientos desarrollados en este programa, es necesario definir:

- Operador de Transporte: Persona responsable para todos los efectos de prestar uno o varios servicios de transporte público.
- Proveedor de Energía: Entidad cuyo objeto es la provisión de energía para la carga eléctrica de las baterías de los buses y operación del Centro de Carga, con el objetivo de permitir la correcta operación de los buses eléctricos según el Plan de Operaciones establecido.

3 Objetivo general

El Programa pretende potenciar la incorporación de la Electromovilidad en la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, por parte de los operadores de transporte en regiones del país, a través de:

- i) Incentivar la implementación de nuevos servicios operados con flotas eléctricas.
- ii) La implementación de planes pilotos para la prestación de servicios para la operación de buses eléctricos.
- iii) El establecimiento de convenios de colaboración interinstitucional, destinados a la transferencia de recursos provenientes de los subsidios de cargo fiscal que establece la ley N° 20.378, para la prestación de servicios para la operación de buses eléctricos.

¹ Todo el país excepto la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

- iv) La generación de información relevante para la implementación de futuros proyectos de mayor escala

Para la implementación del programa, el Ministerio podrá establecer convenios con otras instituciones públicas o privadas.

4 Modalidad de asignación

De acuerdo a lo establecido en el DS N° 4 de 2010, del MTT y Hacienda, los proyectos se podrán implementar determinando directamente por región los proyectos de subsidio que corresponde ejecutar, sobre la base de criterios de impacto y, o rentabilidad social. Asimismo, el Ministerio podrá determinar los proyectos a ejecutar por región, mediante un proceso de selección.

5 Subprograma 1: Subsidio para nuevos servicios eléctricos

5.1 Objeto y requisitos

Se busca incentivar la creación nuevos servicios con flotas eléctricas, subsidiando un diferencial entre los diferentes costos requeridos según la oferta adjudicada resultante de un proceso concursal o licitatorio abierto.

El llamado a concurso o licitación será efectuado por el Ministerio o por quién éste determine a través de eventuales convenios suscritos al efecto.

En las bases del concurso o licitación se establecerán las condiciones técnicas, administrativas, requisitos para postular, variables de adjudicación, las etapas y plazos involucrados, y se regularán los demás aspectos del proceso que el Ministerio o quién este determine, considere necesarios para el logro de los objetivos de este subprograma. Al menos, se deberá contemplar lo siguiente:

i) Podrán presentarse como oferentes a los procesos concursales o licitatorios operadores de transporte que tengan experiencia nacional y/o internacional en el ámbito del transporte de pasajeros, los cuales deberán contar con el respaldo de un proveedor de buses eléctricos y un proveedor de energía u otro tipo de asociaciones según se defina en los términos de referencia de cada proceso concursal o licitatorio que el Ministerio convoque.

ii) Será el Ministerio o quién éste determine a través de eventuales convenios suscritos al efecto, quien a través de cada proceso concursal o licitatorio podrá considerar la operación de los servicios nuevos a partir de Centros de Carga en terrenos públicos entregados en alguna modalidad de arriendo, o en terrenos privados solicitados al adjudicatario. Lo anterior quedará explícito en los términos de referencia de cada proceso concursal o licitatorio que el Ministerio convoque.

iii) El Ministerio o quién éste determine a través de eventuales convenios suscritos al efecto realizará el análisis de las postulaciones presentadas, seleccionando la mejor oferta según la metodología de adjudicación descrita en el proceso concursal o licitatorio respectivo.

El Ministerio o quién éste determine a través de eventuales convenios suscritos al efecto convocará, seleccionará, adjudicará o declarará desierto cada proceso concursal o

licitatorio respectivo, según lo expuesto en los términos de referencia de cada proceso en mención.

De la misma forma, en las bases del concurso o licitación se definirá la manera en que se evaluarán los criterios de impacto y/o rentabilidad social, de acuerdo a lo establecido en el DS N° 4 de 2010, del MTT y Hacienda, pudiendo considerarse variables tales como la población beneficiada, la mejora en la calidad del servicio, la mejora en parámetros medioambientales, u otros.

5.2 Variables de asignación

Para la selección de los oferentes que resultarán adjudicatarios de los procesos concursales o licitatorios que el Ministerio o quién éste determine a través de eventuales convenios suscritos al efecto desarrolle, se considerarán al menos las siguientes variables de adjudicación.

- i) Menor monto de subsidio solicitado para la operación de los servicios nuevos identificados en los términos de referencia de cada proceso concursal o licitatorio.
- ii) Componentes técnicos identificados en los términos de referencia de cada proceso concursal o licitatorio.

No obstante lo anterior, serán las bases de cada proceso concursal, los cuales contendrán los criterios de selección, pudiendo estos responder a características propias de las zonas geográficas en que se desarrollen estos procesos, políticas públicas medioambientales, técnicas o sociales vigentes, o las cuales determine la autoridad a la hora de desarrollar cada proceso concursal.

6 Subprograma 2: Planes piloto

6.1 Objeto y alcances

Los planes pilotos se utilizarán como espacios de prueba para modelos de operación de servicios que involucren sistemas en su totalidad operados con buses eléctricos.

El desarrollo sustentable es un elemento clave para determinar la calidad y eficiencia del transporte público y forma parte de los compromisos internacionales asumidos por Chile, en tanto miembro de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

Consciente del impacto que en el medio ambiente y en la salud de las personas genera el transporte público, el Gobierno en general y la autoridad de transporte en particular, se encuentra permanentemente diseñando políticas que exijan la introducción de tecnológicas no contaminantes. Es así como la promoción de pilotos de electromovilidad, que permitan evaluar las mejores prácticas a nivel regional y extender el uso de estas tecnologías a todo el país, es parte de los desafíos del MTT.

Dependiendo de quién sea propietario de la flota a utilizar en el piloto, se tendrá:

a) Buses de propiedad pública:

-El MTT podrá seleccionar directamente al operador de transporte o podrá realizar una convocatoria, teniendo en consideración parámetros tales como: presencia operacional en el sector a desarrollar el piloto, experiencia en la prestación de servicios de transporte, experiencia en electromovilidad, entre otros.

-Los pilotos establecidos por este mecanismo, podrán tener una vigencia máxima de 24 meses, prorrogables por otros 12 meses.

-Las variables operacionales, tarifarias, de recorrido, entre otros, se deberán establecer en un contrato a suscribir entre el MTT y el operador seleccionado, el que establecerá sanciones que pudieran poner término al desarrollo del piloto.

-La mantención de los buses de propiedad fiscal quedará regulada en el mismo contrato antes descrito.

- Ya sea por la vía de una selección directa o por una convocatoria, se deberá definir la manera en que se evaluarán los criterios de impacto y/o rentabilidad social, de acuerdo a lo establecido en el DS N° 4 de 2010, del MTT y Hacienda, pudiendo considerarse variables tales como la población beneficiada, la mejora en la calidad del servicio, la mejora en parámetros medioambientales, u otros.

b) Buses de propiedad privada:

-Podrán postular proyectos los operadores de transporte y/o proveedores de buses eléctricos, y/o un proveedor de energía. Dichas postulaciones deberá realizarse a través del sitio web del Ministerio u otro medio si así se dispone.

-El MTT evaluará los proyectos y aprobará la ejecución de los planes piloto, teniendo en consideración parámetros tales como: alcance del proyecto presentado, coexistencia con demás servicios del sistema de transporte a intervenir, información a entregar por parte del operador al MTT, entre otros. Se deberán evaluar también los criterios de impacto y/o rentabilidad social, de acuerdo a lo establecido en el DS N° 4 de 2010, del MTT y Hacienda, pudiendo considerarse variables tales como la población beneficiada, la mejora en la calidad del servicio, la mejora en parámetros medioambientales, u otros.

-Los pilotos establecidos por este mecanismo, podrán tener una vigencia máxima de 24 meses, prorrogables por otros 12 meses.

-Las variables operacionales, tarifarias, de recorrido, entre otros, se deberán establecer en un contrato a suscribir entre el MTT y el operador seleccionado, el que establecerá sanciones que pudieran poner término al desarrollo del piloto.

En ambos casos, los planes piloto deberán contemplar la entrega al MTT de informes periódicos que entreguen detalladamente información relativa a la operación, problemáticas, factores críticos de éxito, costos, situación de los conductores, entre otros.

2°. PUBLÍQUESE el presente acto administrativo en el sitio web (<http://www.dtp.r.gob.cl>)

POR ORDEN DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

ANÓTESE, NOTIFÍQUESE Y PUBLÍQUESE EN EXTRACTO



Distribución:

GABINETE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
 GABINETE SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES
 SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL ARICA Y PARINACOTA
 SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL ANTOFAGASTA
 SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL ATACAMA
 SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL AYSÉN
 SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL BIO – BIO
 SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL COQUIMBO
 SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL GRAL. B. OHIGGINS
 SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LA ARAUCANIA
 SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LOS LAGOS
 SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LOS RÍOS
 SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL MAGALLANES Y LA ANTARTICA
 CHILENA
 SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL MAULE
 SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL ÑUBLE
 SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL RM
 SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL TARAPACA
 SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL VALPARAISO
 DIVISION LEGAL
 DIVISION DE TRANSPORTE PUBLICO REGIONAL



Para verificar la validez de este documento debe enviar correo electrónico a verificadoc@exedoc.cl y en el asunto indicar el código de barra que se muestra al final del mismo.

E37565/2020