



**CREA UN PROGRAMA ESPECIAL DE MEJORA DEL ESTÁNDAR DE SERVICIOS PRESTADOS EN REGIONES Y REGIÓN METROPOLITANA EXCLUIDA LA PROVINCIA DE SANTIAGO, Y LAS COMUNAS DE SAN BERNARDO Y PUENTE ALTO, MEDIANTE LA OPERACIÓN DE BUSES ELECTRICOS; 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; el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que aprueba el Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros; la Ley N° 21.395, que establece el presupuesto del sector público para el año 2022; el artículo 3° de la ley N° 18.696; el Decreto Supremo N° 4, de 2010, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y Hacienda, que Reglamenta Programa de Apoyo al Transporte Regional; la Resolución N° 7 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, es interés prioritario del Estado que el transporte público de pasajeros sea preferido por los usuarios, debido a sus ventajas en términos del uso del espacio vial, uso de la energía y capacidad de movilización.

**3.** Que, para tales efectos se han implementado mecanismos regulatorios del transporte público de pasajeros, establecidos en el artículo 3° de la ley N° 18.696, constituidos principalmente por procedimientos de licitación pública para la concesión del uso de vías para el

funcionamiento de sistemas de transporte público de pasajeros; así como también los denominados "perímetros de exclusión", cuya incorporación procede en aquellos casos en que se requiere de un ordenamiento y/o mejora en la calidad de los servicios de transporte público de pasajeros, o bien incorporar el efecto de subsidios u otros beneficios en las tarifas, en determinadas zonas urbanas y/o rurales donde no se encuentre vigente una concesión de uso de vías.

**4°** Que, a esta fecha se encuentran en operación o prontos a iniciarse perímetros de exclusión en distintas ciudades a lo largo de todo el país, en áreas no comprendidas en la Red Metropolitana de Movilidad de la Región Metropolitana (que contempla la Provincia de Santiago, y las comunas de San Bernardo y Puente Alto). Mientras que, en otras localidades, actualmente aún se encuentra vigente la herramienta regulatoria del artículo 1° bis del Decreto Supremo N° 212 de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a la espera de la pronta gestión de futuros perímetros de exclusión. Por último, existe otro grupo de servicios que opera en el marco del estatuto general de regulación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, contenido en el referido Decreto Supremo N° 212 de 1992.

**5.** Que, si bien las nuevas regulaciones de los sistemas de transporte regional vigentes recientemente implementadas, así como las futuras, han significado un gran avance en lo que a operación y gestión de los sistemas de transporte locales respecta; se requieren acciones especiales destinadas a dotar a las regiones de un servicio de transporte público de pasajeros de alto estándar y bajo impacto ambiental, mejorando las condiciones de movilidad y calidad de vida de sus usuarios, disminuyendo las brechas entre los servicios de transportes existentes en la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo Puente Alto y las demás regiones del país.

**6.** Que, dentro de los lineamientos que inspiran las políticas públicas de transporte público del gobierno de S.E el Presidente de la República, don Gabriel Boric Font, destaca el compromiso por la implementación de sistemas de transporte público sustentables e inclusivos para los usuarios y las usuarias actuales y potenciales de aquel.

**7.** Que, de esta manera, se ha determinado la necesidad de implementar un programa especial del artículo 5° de la ley N° 20.378, tendiente al mejoramiento sustancial de la experiencia de viaje de los usuarios de servicios de transporte público de pasajeros que actualmente operan en regiones y en la Región Metropolitana excluida la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto; incluyendo tanto aquellos servicios sometidos a sistemas regulados como aquellos sometidos al estatuto reglamentario general del Decreto Supremo N° 212 de 1992, de este Ministerio.

Ello, en tanto es urgente mejorar los niveles de servicio ofrecidos a la población, estimando que la inclusión de buses eléctricos de alto estándar y de las regulaciones necesarias para su operación, constituyen un paso fundamental para ello.

Para el cumplimiento de este fin, se entregará un subsidio complementario de aquel percibido en el marco del artículo 3° de la ley N° 20.378, a los operadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros que resulten seleccionados, destinado a la mejora del estándar de operación de aquellos servicios que incorporen buses eléctricos.

8. Que, en atención a las consideraciones expuestas, mediante el presente acto se creará el **“PROGRAMA ESPECIAL DE MEJORA DEL ESTÁNDAR DE OPERACIÓN DE SERVICIOS PRESTADOS EN REGIONES Y REGIÓN METROPOLITANA EXCLUIDA LA PROVINCIA DE SANTIAGO, Y LAS COMUNAS DE SAN BERNARDO Y PUENTE ALTO, MEDIANTE LA IMPLEMENTACIÓN DE BUSES ELECTRICOS”**; 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.

Ello, teniendo presente que el artículo 2° del Decreto Supremo N° 4 de 2010, señala además 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 MEJORA DEL ESTÁNDAR DE SERVICIOS PRESTADOS EN REGIONES Y REGIÓN METROPOLITANA EXCLUIDA LA PROVINCIA DE SANTIAGO, Y LAS COMUNAS DE SAN BERNARDO Y PUENTE ALTO, MEDIANTE LA OPERACIÓN DE BUSES ELECTRICOS”**, 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 del Programa Especial referido en el considerando anterior 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 MEJORA DEL ESTÁNDAR DE SERVICIOS PRESTADOS EN REGIONES Y REGIÓN METROPOLITANA EXCLUIDA LA PROVINCIA DE SANTIAGO, Y LAS COMUNAS DE SAN BERNARDO Y PUENTE ALTO, MEDIANTE LA OPERACIÓN DE BUSES ELECTRICOS”**.

#### **METODOLOGÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL**

#### **“PROGRAMA ESPECIAL DE MEJORA DEL ESTÁNDAR DE SERVICIOS PRESTADOS EN REGIONES Y REGIÓN METROPOLITANA EXCLUIDA LA PROVINCIA DE SANTIAGO, Y LAS COMUNAS DE SAN BERNARDO Y PUENTE ALTO, MEDIANTE LA OPERACIÓN DE BUSES ELECTRICOS”**

##### **1 Contexto general**

Durante los últimos dos años se ha intensificado la implementación de mecanismos regulatorios del transporte público de pasajeros establecidos en el artículo 3° de la ley N° 18.696, constituidos principalmente en las regiones por los denominados “perímetros de exclusión”, cuya incorporación procede en aquellos casos en que se requiere de un ordenamiento y/o mejora en la calidad de los servicios de transporte público de

pasajeros, o bien incorporar el efecto de subsidios u otros beneficios en las tarifas, en determinadas zonas urbanas y/o rurales donde no se encuentre vigente una concesión de uso de vías.

De igual forma el artículo 1° bis del Decreto Supremo N° 212 de 1992 de este Ministerio, ha considerado un mecanismo regulatorio de carácter transitorio y excepcional, aplicable en aquellos casos en que no resulte posible poner en marcha nuevos servicios licitados inmediatamente después que expiren la vigencia de la concesión de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público de pasajeros que le ha antecedido. En estos casos, y siempre que concurren razones de interés público, de buen servicio y se configuren los requisitos establecidos en el artículo 3° de la ley N° 18.696, se faculta al Ministerio para establecer condiciones de operación, condiciones de utilización de vías específicas para determinados tipos o modalidades de servicio, tarifas, estructuras tarifarias y demás condiciones que estime pertinentes.

A esta fecha se encuentran en operación o prontos a iniciarse perímetros de exclusión en distintas ciudades a lo largo de todo el país y en áreas no comprendidas en la Red Metropolitana de Movilidad de la Región Metropolitana. Mientras que en otras localidades, actualmente aún se encuentra vigente la herramienta regulatoria del citado artículo 1° bis del Decreto Supremo N° 212 de 1992, a la espera de la pronta gestión de futuros perímetros de exclusión.

Si bien las regulaciones vigentes y futuras de los sistemas de transporte regional han significado un gran avance en lo que a operación y gestión de los sistemas de transporte locales respecta, se requieren acciones especiales destinadas a 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.

Como se ha señalado, además, dentro de los lineamientos que inspiran las políticas públicas de transporte público del actual gobierno de S.E el Presidente de la República, don Gabriel Boric Font, destaca el compromiso por sistemas de transporte público sustentables e inclusivos para los usuarios y las usuarias actuales y potenciales de aquel.

De esta manera, se ha determinado la necesidad de implementar un programa especial del artículo 5° de la ley N° 20.378, tendiente al mejoramiento sustancial de la experiencia de viaje de los usuarios y las usuarias- tanto actuales como potenciales- de servicios de transporte público en regiones; siendo el eje principal de este programa el otorgamiento de un subsidio complementario a aquel entregado en virtud del artículo 3° literal b) de la ley N° 20.378 u otros, destinados a la mejora del estándar de servicio a través de la operación de buses de alto estándar propulsados por motores eléctricos.

Para ello, se entregará un subsidio complementario de aquel percibido en el marco del artículo 3° de la ley N° 20.378 por los operadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, que resulten seleccionados; el que estará destinado a la mejora del estándar de aquellos servicios que incorporen buses eléctricos a su operación.

Este subsidio complementario deberá destinarse a mejorar el estándar de operación de aquellos servicios que incorporen en su operación, buses de alto estándar en las regiones y en la Región Metropolitana, excluida la Provincia de Santiago, y las comunas de Puente Alto y San Bernardo; tanto en sistemas sujetos a regulaciones especiales como al estatuto reglamentario del Decreto Supremo N° 212 de 1992 de este Ministerio.

De esta manera se busca elevar los estándares de prestación de servicio a los usuarios y usuarias - actuales y potenciales-; equiparando la prestación de servicios con los estándares provistos por sistemas ya existentes en el país, como es el caso de RED Metropolitana de Movilidad, y mejorando así la experiencia de viaje de aquellos.

En relación a las regulaciones sobre las cuales se implementará este programa, se establecerán distintos mecanismos para dar certezas tanto al sistema de transporte como a las partes intervinientes en los diversos instrumentos legales que serán necesarios para la provisión de bienes y servicios complementarios que deberán adquirirse y/o contratarse para la implementación de este programa.

Para esto, la incorporación del mecanismo de los denominados "Bienes Afectos", regulado por el artículo 3º nonies de la ley 18.696; será un instrumento esencial para el logro de los fines de este programa, que permitirá además asegurar la continuidad de los servicios con independencia de la vigencia de los instrumentos regulatorios y/o contractuales que le han dado origen.

## 2 Definiciones

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

1. **Vehículos eléctricos de alto estándar:** Se entiende aquellos vehículos, de propulsión eléctrica que cuentan, al menos, con entrada baja ("low entry"), aire acondicionado, asientos acolchados, vidrios fijos, cargadores USB y Wifi a bordo.
2. **Vehículos de estándar actual:** Se entienden aquellos vehículos, de propulsión diésel, que no cuentan con entrada baja ("low entry"), ni aire acondicionado, ni vidrios fijos, entre otras características.
3. **Perímetro de Exclusión:** Área geográfica en la que se exige, por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación y de utilización de vías, y otras exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como tarifas, estructuras tarifarias, programación vial, regularidad, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos o administrativos, entre otros, a los cuales cada uno de los servicios de transporte público con buses, Operadores, y vehículos que operen en la respectiva área deberán sujetarse.
4. **Operador de Transporte:** Persona natural o jurídica, responsable para todos los efectos de prestar uno o varios servicios de transporte público.
5. **Servicios de Alto Estándar:** unidad de negocio o parte de una unidad de negocio en la que los servicios son prestados considerando vehículos eléctricos con atributos de Alto Estándar.
6. **Proveedor de Flota:** Entidad que mediante un contrato, cuyo objeto es la disponibilización en favor de un Operador de Transporte de buses eléctricos para la prestación de servicios de transporte público de pasajeros, otorgando a dicho operador – en el mismo documento y/o en documentos anexos o complementarios- facultades legales suficientes para destinar los vehículos a la operación de dichos servicios.
7. **Proveedor de Energía:** Entidad que mediante un contrato, cuyo objeto es la provisión de energía para la carga eléctrica de las baterías de los buses y operación del Centro de Carga, con objetivo de permitir la correcta operación de los buses eléctricos según el Plan de Operaciones establecido.
8. **Centro de Carga:** Inmueble destinado, principalmente, a la carga de buses eléctricos en el cual se emplazan los cargadores necesarios para la ejecución de esta tarea. Accesoriamente, permite la llegada, salida, y/o acopio de buses, utilizado por quienes operen los servicios de transporte.
9. **Bienes Afectos:** bienes inscritos por un Operador de Transporte en el Registro de Bienes Afectos creado por la Ley 18.696.
10. **Regiones:** todas las regiones del país y la Región Metropolitana, excluida la Provincia de Santiago, y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.
11. **MTT:** Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

### **3 Objetivo general y modalidad de asignación**

El programa tiene como objetivo general mejorar el estándar de operación de aquellos servicios que incorporen vehículos eléctricos de alto estándar en las regiones y en la Región Metropolitana, excluida la Provincia de Santiago, y las comunas de Puente Alto y San Bernardo; tanto en sistemas sujetos a regulaciones especiales como al estatuto reglamentario del Decreto Supremo N° 212 de 1992 de este Ministerio. Lo que, en definitiva, se traducirá en elevar los estándares de prestación de servicio al usuario, equiparándolos con sistemas existentes en el país, como es el caso de RED Metropolitana de Movilidad, mejorando la experiencia de viaje de los mismos.

En lo específico, se apunta a mejorar la operación de aquellos prestadores de servicios que incorporen a la misma, Buses Eléctricos de Alto Estándar, subsidiando el incremento de los costos operaciones requeridos por este nuevo estándar de prestación de servicios.

De acuerdo a lo establecido en el Decreto Supremo N° 4 de 2010, de este Ministerio, el Programa se podrá implementar determinando directamente por región los proyectos de subsidio que corresponda 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. Para la implementación del programa, el Ministerio podrá establecer convenios con otras instituciones públicas o privadas.

La formalización de la asignación de los subsidios otorgados mediante este programa se realizará de acuerdo a los términos establecidos en el artículo 7° del citado Decreto Supremo N° 4 de 2010; pudiendo excepcionalmente, acudir al trato o contratación directa cuando por la naturaleza de la negociación corresponda acudir a dicha modalidad de contratación.

### **4 Requisitos**

Mediante acto administrativo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se realizará una convocatoria y se aprobarán los términos que regularán aquella. Esta convocatoria se publicará a través de diarios de circulación regional o nacional (publicación *online*) y además en el sitio web [www.dtpr.gob.cl](http://www.dtpr.gob.cl).

En los términos que regularán la convocatoria se establecerán los requisitos para postular, las etapas y plazos involucrados, estableciéndose criterios objetivos de evaluación y selección. Al menos, se deberá contemplar lo siguiente:

- i) Podrán postular los operadores de transporte público de pasajeros con un folio vigente en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, que a la época de la postulación acrediten – según lo establezcan las bases del concurso- contar con el compromiso de un proveedor de buses eléctricos y un proveedor de energía en orden a proveer los bienes y/o servicios requeridos, según corresponda, suscritos entre dichos proveedores y el Operador de Transporte.
- ii) El Ministerio, a través de una comisión evaluadora designada en las bases de la convocatoria, realizará el análisis de las postulaciones presentadas, ordenando los proyectos según su grado de impacto y, o rentabilidad social.
- iii) Para determinar el grado de impacto y, o rentabilidad social de los proyectos, el Ministerio considerará especialmente los recursos requeridos de cada proyecto. Además se podrán considerar variables tales como la cantidad de usuarios beneficiados, estándar

de los buses, centro de carga y factibilidades. Las condiciones mínimas para que un proyecto sea admitido a evaluación serán establecidas en las bases de cada convocatoria.

El Ministerio seleccionará los proyectos presentados conforme a los criterios anteriormente expresados y los resultados del proceso de selección serán publicados en el sitio web [www.dtp.r.gob.cl](http://www.dtp.r.gob.cl).

## **5 Variables de asignación**

Para la selección de los proyectos, se podrán considerar algunas de las siguientes variables de asignación:

- i) Un número mínimo de Buses Eléctricos de Alto Estándar que se incorporarán, que será establecido en las bases de cada convocatoria a realizar por el MTT.
- ii) El menor subsidio solicitado, expresado en términos de \$/bus/mes, es decir, el menor monto por cada bus solicitado de manera mensual.
- iii) El plazo de implementación del proyecto.
- v) Otras adicionales que se puedan agregar en convocatorias específicas, como por ejemplo, el desempeño operacional del postulante, etc.

La ponderación específica de cada variable será definida en las convocatorias que realice el Ministerio.

No obstante lo anterior, serán los términos que regulen cada convocatoria, 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. Implementación**

Para una adecuada implementación de los objetivos de este programa, éste podrá aplicarse bajo cualquier condición regulatoria en la que operen los servicios de transporte público, especialmente perímetros de exclusión.

Independiente de los contratos que el operador presente vigentes al momento de implementar este programa, el procedimiento a aplicar será el siguiente:

Para viabilizar la aplicación de este programa, el Operador deberá suscribir un contrato, en los términos definidos por el Ministerio, y en concordancia con las condiciones de operación y términos descritos en cada convocatoria, que contemplará el subsidio a entregar y su forma de pago, la eventual afectación de los buses y el plazo de la misma, las condiciones de mantención y garantía, condiciones de la infraestructura de carga, entre otros.

Según las condiciones regulatorias del postulante, se tendrá:

### **a. Perímetros de exclusión vigentes o condiciones de operación vigentes:**

- i) Se generará un contrato, cuyos servicios se entenderán – mientras dure la regulación vigente- como complementarios de aquellos prestados en el marco de aquella; el que

será suscrito con el operador de la misma, y que se regulará de acuerdo a los términos definidos en la convocatoria efectuada en ejecución del presente programa.

ii) Se podrá generar la afectación de los buses y/o centros de carga al sistema regulado, de manera de independizar el uso de los buses del operador de transporte y la duración de su contrato.

iii) Se generarán los ajustes regulatorios en los contratos del operador de transporte, de corresponder, como por ejemplo ajustes en los polinomios de reajustabilidad tarifaria u otros.

**b. Sistemas operando en marco del Decreto Supremo 212 de 1992 del MTT:**

i) El operador deberá adscribirse a la regulación que definirá el Ministerio en los términos que establecerá para la respectiva convocatoria a realizar. Esta regulación contemplará la operación de los buses que se incorporen en razón de este programa, así como los servicios complementarios requeridos para aquella.

ii) Una vez tramitada totalmente la mencionada regulación, se generará un contrato de adscripción a aquella, en el marco de este programa, con el operador de transporte y/o el dueño de los buses. Este contrato regulará todos los términos definidos en la convocatoria correspondiente.

ii) Se podrá generar la afectación de los buses y/o centros de carga al sistema regulado, de manera de independizar el uso de los buses del operador de transporte y la duración de su contrato.

**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:**

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LOS RIOS  
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL ANTOFAGASTA  
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL ARICA Y PARINACOTA  
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL ATACAMA  
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL AYSEN  
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 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  
GABINETE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES  
GABINETE SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES  
DIVISION LEGAL  
DIVISION DE TRANSPORTE PUBLICO REGIONAL – OFICINA DE PARTES  
SUBTRANS – OFICINA DE PARTES



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

616678

E152934/2022