



Ministerio de Transportes y  
Telecomunicaciones  
Subsecretaría de Transportes

**APRUEBA PROCEDIMIENTO PARA IMPLEMENTAR PROGRAMAS PILOTO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE FISCALIZACIÓN REMOTA DE LA EVASIÓN DEL PAGO DE LA TARIFA EN BUSES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA PROVINCIA DE SANTIAGO Y LAS COMUNAS DE PUENTE ALTO Y SAN BERNARDO, MEDIANTE EL USO DE TECNOLOGÍA.**

**SANTIAGO, 31-08-2020**

**RESOLUCIÓN EXENTA Nº 1784**

**VISTO:**

Lo dispuesto en la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, Nº 18.575, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el D.F.L. Nº 1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la Ley Nº 18.059 que asigna al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el carácter de organismo rector nacional de tránsito; en los Decretos con Fuerza de Ley Nº 343 de 1953 y Nº 279 de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda relativos a la organización, obligaciones y atribuciones de la Subsecretaría de Transportes; en el Decreto Ley Nº 557 de 1974, del Ministerio del Interior, que crea el Ministerio de Transportes; en el Decreto Supremo Nº 32, de 2008, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que delega facultades en el Subsecretario de Transportes; en el Decreto con Fuerza de Ley Nº 1, de 2009, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de tránsito Nº 18.290; en la Ley Nº 21.083, que adopta medidas de seguridad y control en medios de pago del transporte público de pasajeros; en el Decreto Supremo Nº 34, de 2018, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que nombra Subsecretario de Transportes a don José Luis Domínguez Covarrubias; en la resolución Nº 7, de 26 de marzo de 2019, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de Toma de Razón, y la demás normativa aplicable;

**CONSIDERANDO:**

1. Que, el transporte público remunerado de pasajeros es un elemento esencial en el desarrollo de la vida de las personas, pues constituye el principal medio de movilización que utiliza la mayoría de estas, y es por ello, que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones debe velar porque los sistemas de transporte público sean eficientes, seguros y de calidad, revisando y evaluando permanentemente su funcionamiento global.

2. Que, uno de los aspectos relevantes de la revisión del funcionamiento del transporte público remunerado de pasajeros, dice relación con la conducta de un porcentaje importante de la población que no paga la tarifa para acceder a este, lo que infringe lo dispuesto en el artículo 88 del



Decreto con Fuerza de Ley N° 1 de 2009, del Ministerio de Justicia y Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, N° 18.290, el cual señala que los pasajeros tienen la obligación de pagar la tarifa, obligación que es fiscalizada, entre otros, por los Inspectores Fiscales del Programa Nacional de Fiscalización, dependientes de la Subsecretaría de Transportes, conforme al mandato del artículo 4 y 88 ter de la citada Ley de Tránsito.

3. Que, en efecto, de acuerdo al resultado de la última medición de evasión, la evasión en el sistema de buses de transporte público metropolitano de pasajeros, alcanzó un valor de 35,2%, resultado que implica un aumento de 2,5 puntos porcentuales, respecto de igual medición efectuada el cuarto trimestre de 2019, que alcanzó un 32,7%, índice que ha venido experimentando un comportamiento sistemático al alza.

4. Que, con la entrada en vigencia de la Ley N° 21.083, que adopta medidas de seguridad y control en medios de pago del transporte público de pasajeros, entre otras materias, se incorporó la posibilidad de fiscalizar las infracciones de evasión contenidas en el número 4 del artículo 199 y en el número 42 del artículo 200, ambos de la Ley de Tránsito mediante la utilización de equipos de registro y detección de infracciones, a que refiere el inciso tercero del artículo cuarto de la referida Ley de Tránsito.

5. Que, asimismo, la citada Ley N° 21.083, establece que los equipos que se utilicen para registrar y detectar las infracciones de evasión, permitirán la individualización de los pasajeros infractores y que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones estará facultado para tratar la información que obtenga de dichos equipos, con la finalidad de cursar las respectivas infracciones y efectuar las citaciones al Juzgado de Policía Local competente, pudiéndose emplear la información recogida de los equipos, para mejorar la calidad de los servicios de transporte público, incrementar la eficiencia y eficacia de los controles presenciales de fiscalización, y efectuar el levantamiento, clasificación, comparación y análisis de información estadística agregada.

6. Que, para concretar lo anterior, el artículo segundo transitorio, de la Ley N° 21.083, establece que dichas atribuciones deberán ser ejercidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la medida que los equipos de registro de infracciones y los programas informáticos asociados que se utilicen para detectar infracciones de evasión e identificación de los pasajeros infractores, sean probados en uno o más programas piloto. Agrega, la citada disposición legal, que los referidos programas piloto tendrán por objeto verificar, entre otros, los grados de confiabilidad, seguridad, certeza y costos de las tecnologías disponibles, y los resultados de éstos deben ser verificados y evaluados por entidades externas, que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, debe contratar para tal efecto, y que en caso de que la evaluación sea favorable, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictará una resolución que aprobará la tecnología analizada y autorizará su utilización.

7. Que, para lo anterior, el Programa Nacional de Fiscalización, ha elaborado un Programa Piloto a implementar en buses de estándar Red, del sistema de transporte público metropolitano, que permitirá conocer el funcionamiento y estándares técnicos de los equipos de registro y detección de infracciones y programas informáticos disponibles en el mercado o que se puedan desarrollar, para fiscalizar de forma remota la evasión e identificar a sus responsables, sus grados de confiabilidad, seguridad y certeza, así como los costos de dichas tecnologías.

8. Que, el artículo 3° de la Ley N° 19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado, dispone que las decisiones escritas que adopte la Administración se expresarán por medio de actos administrativos, y enseguida dispone que se entenderá por acto administrativo las decisiones formales que emitan los órganos de la Administración del Estado en las cuales se contienen declaraciones de voluntad, realizadas en el ejercicio de una potestad pública.

9. Que, la implementación del o los programas piloto, que por este acto se aprueba, no irrogará gastos para la Subsecretaría de Transportes.

## **RESUELVO:**

**1. APRUÉBESE** el procedimiento para implementar el o los programas piloto a que se refiere el artículo segundo transitorio de la Ley N° 21.083, contenido en el documento denominado "Programas Piloto para la implementación de un sistema de fiscalización remota de la evasión del pago de la tarifa en buses del Sistema de Transporte Público de la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, mediante el uso de tecnología", cuyo texto íntegro es el siguiente:

### **PROGRAMAS PILOTO**

#### **PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE FISCALIZACIÓN REMOTA DE LA EVASIÓN DEL PAGO DE LA TARIFA EN BUSES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA PROVINCIA DE SANTIAGO Y LAS COMUNAS DE PUENTE ALTO Y SAN BERNARDO, MEDIANTE EL USO DE TECNOLOGÍA**

### **INDICE**

#### **1. INTRODUCCIÓN**

#### **2. OBJETIVOS**

2.1. Objetivo General

2.2. Objetivos Específicos

#### **3. REQUERIMIENTOS PARA PARTICIPAR EN EL PILOTO**

3.1. Antecedentes

3.2. Condiciones del Piloto

3.2.1 Funcionalidades mínimas que se debe incluir en el Programa Piloto

3.2.2 Equipamiento mínimo que debe incluir en el Programa Piloto

3.3. Consideraciones

#### **4. ETAPAS DEL PROCESO**

4.1 Publicación de la Invitación

4.2 Reunión para aclarar Dudas

4.3 Presentación de Propuestas

4.4 Revisión de Antecedentes y entrega de Respuesta

4.5 Solicitudes de Reevaluación

4.6 Implementación del Piloto

4.7 Entrega de Informe Sobre Funcionamiento y Resultados del Piloto

#### **5. OTRA INFORMACIÓN**



## **ANEXOS**

ANEXO N°1: Ficha de Presentación de La Empresa

ANEXO N°2: Carta de Solicitud y Declaración de Conformidad y Aceptación de Condiciones y de Confidencialidad

ANEXO N°3: Ficha de Funcionalidades a Probar

ANEXO N°4: Ficha de Equipamiento Incluido en las Pruebas

ANEXO N°5: Declaración De Compromiso

ANEXO N°6: Requerimientos Especiales Respecto a los Sistemas Tecnológicos y El Equipamiento a Bordo

ANEXO N°7: Citación y Denuncia Fiscalización Vías Exclusivas

## **1. INTRODUCCIÓN**

En la actualidad, el Sistema de Buses de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, presenta un alto nivel de evasión del pago de tarifa, conducta que infringe lo dispuesto en el artículo 88 del Decreto con Fuerza de Ley N° 1 de 2009, del Ministerio de Justicia y Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, N° 18.290, que señala que los pasajeros tienen la obligación de pagar la tarifa, cuya fiscalización es realizada, entre otros, por los Inspectores Fiscales del Programa Nacional de Fiscalización, conforme al mandato del artículo 4 y 88 ter de la citada Ley de Tránsito.

En efecto, de acuerdo al resultado de la última medición de evasión, el primer trimestre del año 2020, la evasión en el sistema de buses de transporte público metropolitano alcanzó un valor de 35,2%, resultado que implica un aumento de 2,5 puntos porcentuales, respecto de igual medición efectuada el cuarto trimestre de 2019, que alcanzó un 32,7%<sup>1</sup>, valor además que ha venido experimentando un comportamiento sistemático al alza.

Como se señaló, la labor de fiscalización del pago de la tarifa, es realizada, entre otros por Inspectores Fiscales del Programa Nacional de Fiscalización, los cuales son acompañados por seguridad, por funcionarios Carabineros de Chile, lo que ha significado bajos niveles de cobertura y por defecto no ha logrado generar un impacto que permita obtener un cambio conductual en los evasores del sistema.

Para pasar de una fiscalización presencial de la evasión, como se ha realizado hasta ahora, a una fiscalización remota que utilice tecnología, se deben seguir los procedimientos establecidos en la Ley N°21.083<sup>2</sup>, que en lo que interesa, establece que, se podrán utilizar para registrar y detectar las infracciones de evasión contenidas en la referida Ley de Tránsito, equipos de registro y detección de infracciones, a que alude el artículo cuarto de la Ley de Tránsito.

No obstante, el citado cuerpo legal, establece en su artículo segundo transitorio, que dichas atribuciones deberán ser ejercidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la medida que los equipos de registro de infracciones y los programas informáticos asociados que se utilicen para detectar infracciones de evasión e identificación de los pasajeros infractores, sean probados en uno o más programas piloto. Agrega la misma disposición, que los referidos programas piloto tendrán por objeto verificar, entre otros, los grados de confiabilidad, seguridad, certeza y costos de las tecnologías disponibles, y que los resultados de éstos deben ser verificados y evaluados por entidades externas, que el referido ministerio contrate para tal efecto.

Asimismo, la citada Ley de Tránsito, establece que los equipos que se utilicen para registrar y detectar las infracciones de evasión, permitirán la individualización de los pasajeros infractores y que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones estará facultado para tratar la información que obtenga de dichos equipos, con la finalidad de cursar las respectivas infracciones y efectuar las citaciones al Juzgado

---

<sup>1</sup> Índice de Evasión en buses del Sistema de Transporte Público Metropolitano, publicado en [www.fiscalización.cl](http://www.fiscalización.cl)

<sup>2</sup> Ley N°21.083 entró en vigencia el 04 de junio de 2018, modificó la Ley de Tránsito, adoptando medidas de seguridad y control en medios de pago del transporte público de pasajeros.



de Policía Local competente. También se indica en la misma ley, que se podrá emplear la información recogida de los equipos, para mejorar la calidad de los servicios de transporte público, incrementar la eficiencia y eficacia de los controles presenciales de fiscalización, y efectuar el levantamiento, clasificación, comparación y análisis de información estadística agregada.

## **2. OBJETIVOS**

### **2.1 Objetivo General**

Implementar Programas Piloto en buses de estándar Red, del sistema de transporte público metropolitano, que permitan conocer el funcionamiento y estándares técnicos de los equipos de registro y detección de infracciones y programas informáticos disponibles en el mercado o que se puedan desarrollar, para fiscalizar de forma remota la evasión o el mal uso de un beneficio e identificar a sus responsables, sus grados de confiabilidad, seguridad y certeza, así como los costos de dichas tecnologías.

### **2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Conocer los estándares técnicos y funcionamiento de la solución tecnológica implementada en los Programas Piloto, en especial de los equipos de registro de infracciones y de los programas informáticos que serán utilizados para detectar de forma remota acciones de evasión en el pago del pasaje o mal uso de un beneficio e identificar a quienes las realizan.
- Determinar cuáles son las imágenes u otros elementos de prueba que se pueden obtener de la solución tecnológica, que sirvan de base para denunciar la acción de evasión y al ejecutor de la misma, al Juzgado correspondiente.
- Conocer y verificar los grados de confiabilidad, seguridad, certeza y costos de la solución tecnológica, esto es de los equipos de registro de infracciones y programas informáticos utilizados en el Piloto.
- Conocer la información adicional que se puede obtener de la solución tecnológica, para mejorar la calidad de los servicios de transporte público, incrementar la eficiencia y eficacia de los controles presenciales de fiscalización, y efectuar el levantamiento, clasificación, comparación y análisis de información estadística agregada. Al respecto, se mencionan a modo de ejemplo: el número de pasajeros que suben al bus contrastado con la cantidad de validaciones del mismo; los horarios o sectores donde más se producen evasiones; los lugares y días y horas, donde se completa la capacidad del bus (mediante el conteo de pasajeros que suben y bajan del bus); entre otros.

## **3. REQUERIMIENTOS PARA PARTICIPAR EN EL PILOTO**

### **3.1 Antecedentes**

Los INTERESADOS deberán presentar los siguientes antecedentes, cada uno debidamente suscrito por el Representante Legal o Apoderado de la empresa:

- a) **Anexo N° 1:** Ficha de Presentación de la Empresa. En este anexo el INTERESADO se identificará (mediante su razón social y domicilio) y designará una persona natural como mandatario especial para el Piloto (informando su nombre completo, su número de cédula de identidad o pasaporte, su domicilio en Santiago de Chile, correo electrónico y teléfono de contacto), cuyas actuaciones, en nombre y representación de su mandante, obligarán a este último ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Este documento debe ser firmado por el representante legal del Interesado;

- b) Estatutos de constitución de la sociedad y de sus representantes legales actualizados, con una vigencia no superior a 90 días corridos, contados desde la presentación de antecedentes;
- c) **Anexo N° 2:** Carta de solicitud y declaración de conformidad y aceptación de condiciones y de confidencialidad;
- d) **Anexo N° 3:** Ficha de Funcionalidades a probar;
- e) **Anexo N° 4:** Ficha de Equipamiento incluido en las pruebas;
- f) **Anexo N° 5:** Declaración de la Empresa donde se compromete y garantiza el cuidado de los activos del Operador de Transporte, incluyendo la reparación de cualquier daño que se pudiese producir durante la implementación de los equipos que formaran parte del Programa Piloto y cuando estos sean retirados, debiendo dejar el equipamiento de cámaras de los buses o cualquier equipamiento de los mismos que se utilicen en el Piloto, en el mismo estado de funcionamiento original.

### **3.2 Condiciones del Piloto**

Será de absoluta responsabilidad del INTERESADO, proveer todo lo necesario para implementar la solución tecnológica en el marco del Programa Piloto, comprobar el correcto funcionamiento de todos sus componentes, lo que en ningún caso podrá traducirse en requerimientos inferiores a los señalados en el presente documento.

Los costos asociados a la implementación del Programa Piloto, incluyendo las medidas destinadas a precaver cualquier inconveniente, serán de cargo del respectivo INTERESADO, no teniendo éste derecho a percibir remuneración ni retribución alguna de parte de la Subsecretaría de Transportes por su implementación, ni durante su realización, ni una vez terminado el mismo.

Para implementar el Programa Piloto se debe contar con la aprobación de la Subsecretaría de Transportes, en el contexto de las condiciones establecidas en el presente documento.

La Subsecretaría de Transportes, se reserva el derecho de poner término en cualquier tiempo y sin ulterior responsabilidad alguno o todos los Programas Piloto, en el evento de constatar la ocurrencia de inconvenientes técnicos, perjuicios o daños de cualquier naturaleza, que alteren el correcto funcionamiento de los dispositivos de seguridad o cualquier componente de los buses que estén siendo utilizados durante el Programa Piloto.

Los documentos o información recabada con motivo del Programa Piloto, que pudiera afectar los derechos de propiedad del INTERESADO, se entenderán comprendidos en lo establecido en el artículo 20 y 21 de la Ley N° 20.285, sobre acceso a la información pública, debiendo la Subsecretaría de Transportes, en caso de su requerimiento por un tercero, comunicar la facultad que le asiste al INTERESADO, para oponerse a la entrega de los documentos solicitados, adjuntando copia del requerimiento.

#### **3.2.1 Funcionalidades mínimas que se debe incluir en el Programa Piloto**

El INTERESADO para implementar el Programa Piloto deberá contemplar al menos las siguientes funcionalidades:

- Sistema de Cámaras: sistema de Captura y Grabación de imágenes de video o fotografías. Para realizar esta funcionalidad, el INTERESADO deberá utilizar las cámaras disponibles en el bus, debiendo justificar en el formulario contenido en el Anexo N°4 del presente documento, la necesidad de utilizar una o más cámaras distintas a las instaladas actualmente en el bus.



- Video Analítica: sistema de análisis de imágenes de video para identificar patrones de comportamiento que se asocien a acciones de evasión.
- Vectorización y tratamiento de fotografías del rostro: sistema de tratamiento de fotografías de rostro para la obtención de vectores que sean deseables de ser identificados por norma ANSI-INCITS 385-2004 (norma ICAO, documento 9303 VII versión).
- Sincronización de horarios: sistema que debe sincronizar los horarios de los 3 sistemas del bus (Sistema de gestión de flota, sistema de pago y sistema de cámaras) y aquellos que se incorporen, para el adecuado funcionamiento de la solución tecnológica propuesta.
- Almacenamiento: sistema de almacenamiento cifrado y encriptado de los datos utilizados en la solución tecnológica propuesta.
- Transferencia de datos: sistema de envío de datos en forma encriptada hasta el centro de procesamiento.
- Procesamiento de Información: sistema que analiza e integra la información que se obtenga de cualquiera de los sistemas del bus o de alguna de las funcionalidades incorporadas como parte de la solución tecnológica propuesta, para obtener la evidencia que sirve de base para generar la infracción.

El INTERESADO deberá detallar y consignar el uso de estos componentes básicos u otros que determine en el formulario contenido en el Anexo N°3 del presente documento.

### **3.2.2 Equipamiento mínimo que debe incluir en el Programa Piloto**

El INTERESADO deberá contemplar para implementar el Programa Piloto todos los equipos necesarios para que las funcionalidades mínimas, descritas en el punto 3.2.1 precedente, se realicen correctamente.

Todos los equipos propuestos deberán cumplir al menos con los estándares de protección IK10, IP64, o con otros de similares características.

El INTERESADO deberá detallar y consignar el uso de estos componentes básicos u otros que determine en el formulario contenido en el Anexo N°4 del presente documento.

### **3.3 Consideraciones**

Los INTERESADOS en implementar un Piloto para fiscalizar de forma remota la evasión, deberán diseñarlos tomando en cuenta una serie de consideraciones que se indican a continuación:

El Piloto debe ser implementado en al menos 2 buses de estándar Red.

Se debe fiscalizar de forma remota la evasión del pago de la tarifa, en buses del sistema metropolitano de transporte de pasajeros, obteniendo la identificación de los evasores y generar la citación y denuncia (en adelante la Infracción) al Juzgado de Policía Local correspondiente, esto es, al de la comuna donde dicha infracción haya sido detectada.

La solución a implementar en el piloto, debe contemplar la identificación de las posibles acciones en que se detecte que un pasajero ha evadido el pago del pasaje en un bus y sobre las cuales se pueda obtener una constancia digital del hecho, que



servirá como medio de prueba suficiente para producir fe, que permita generar la infracción y enviarla al respectivo Juzgado de Policía Local.

Como acciones de evasión, podrían considerarse, por ejemplo:

- a. Evadir una barrera física instalada al interior del bus, como por ejemplo un torniquete, sin validar.
- b. El validar utilizando un medio de acceso que permita el uso del transporte con un determinado beneficio, sin ser su titular.
- c. El acceder al bus por una puerta distinta a la delantera, en un paradero sin zona paga, sin validar. Lo anterior con excepción de quienes deben hacerlo de forma obligada, como por ejemplo usuarios de silla de ruedas o personas con movilidad reducida, entre otras.
- d. Acceder al bus por la puerta delantera sin validar o hacerlo con un medio de acceso sin saldo.

La Subsecretaría de Transportes, informará al INTERESADO el servicio y los buses de estándar Red donde se deberá implementar el Piloto. El INTERESADO deberá utilizar como parte del Programa Piloto las cámaras instaladas a bordo del bus, como asimismo podrá utilizar los demás dispositivos de los buses que se describen en el documento a que hace referencia el Anexo N°6: Requerimientos Especiales Respecto a los Sistemas Tecnológicos y el Equipamiento a Bordo, lo que deberá comunicar y detallar en el formulario contenido en el Anexo N°4 del presente documento.

Sin perjuicio de lo anterior, el INTERESADO podrá utilizar una o más cámaras distintas a las instaladas actualmente en el bus, debiendo justificar en el formulario contenido en el Anexo N°4 del presente documento, la necesidad de hacerlo.

Se pondrán a disposición de las empresas que implementen el Programa Piloto los siguientes datos que pueden servir de insumo para su correcta realización:

- a) Los paraderos, zonas pagas, sus horarios de funcionamiento y georreferenciación del o los servicios respectivos;
- b) El registro digital de los pagos realizados en el validador de los buses respectivos;
- c) El registro digital de las coordenadas GPS, placa patente y número de servicio de los buses respectivos, correspondiente al período de realización del Programa Piloto; y
- d) Base de datos simulada de usuarios con beneficios.

Los antecedentes de una infracción deberán contener una serie de datos, los que deben ser considerados por los INTERESADOS para determinar como la solución tecnológica que se proponga, podrá obtenerlos de forma automatizada, **no debiendo considerar el diseño de dicha infracción.** Los datos que debe tener una infracción son los siguientes:

- a) La individualización del infractor (nombre, C.I. y domicilio).
- b) El Juzgado, día y hora en que el infractor deberá presentarse a pagar la multa. Para esto se debe considerar, la ubicación del GPS del bus donde se detecte la acción de evasión, para definir el Juzgado; 15 días hábiles posteriores a la fecha en la que se detecte la acción de evasión, para definir el día; y las 09:00 horas, para la hora.
- c) La determinación de la infracción que se le imputa. Para esto se deberá considerar como infracción las siguientes hipótesis normativas:
  - i) Acceder a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros utilizando cualquier instrumento o mecanismo que permita el uso del transporte público remunerado de pasajeros con beneficios, sin ser su titular. (Art. 199 N° 4, Ley de Tránsito).
  - ii) Usar los servicios de transporte público remunerado de pasajeros sin pagar la tarifa correspondiente. (Art. 200 N°42, Ley de Tránsito).
- d) El lugar, fecha y hora en que se detectó la infracción.

- e) La identidad del denunciante y el cargo que desempeña. (Para el contexto del Programa Piloto, este dato es referencial, dado que no se debe considerar el diseño de la infracción).
- f) La placa patente y N° de servicio del bus en que fue detectada la infracción.
- g) El o los elementos de prueba que se obtengan del sistema tecnológico como evidencia para producir fe respecto de la acción de evasión. Ciertamente este antecedente, junto a la identificación del infractor son los elementos más importantes que debe tener una infracción obtenida mediante el uso de tecnología.

Para ilustración de lo anterior, se adjuntan en Anexo N° 7, una citación y denuncia que se obtienen del sistema tecnológico que permite actualmente fiscalizar de forma remota el ingreso de vehículos particulares en las pistas de uso exclusivo del transporte público. Como se aprecia en los documentos, las fotografías con el detalle de fecha, hora y lugar donde éstas fueron tomadas son la evidencia que permiten producir fe del hecho denunciado, al igual que la identificación correcta del vehículo infractor y de su propietario.

La solución tecnológica implementada en el Piloto debe considerar las mejores prácticas respecto a seguridad de información y protección de datos personales.

El informe del Piloto debe contener al menos lo siguiente:

- a) La descripción de la solución tecnológica implementada, tanto en arquitectura, como procesos y flujos de información, medios y estructura de datos.
- b) Los estándares técnicos y detalle de equipamiento de registro y detección de infracciones y programas informáticos utilizados.
- c) Un informe de riesgos y medidas preventivas respecto de la seguridad de los datos, considerando su protección, localmente o en el transporte de los mismos.
- d) El detalle de los buses y período de tiempo de implementación del Piloto.
- e) La descripción de los tipos de acciones de evasión que puede detectar la solución tecnológica implementada y su forma de detección en el contexto de la fiscalización efectuada.
- f) La descripción detallada de los mecanismos de identificación e individualización de los evasores detectados (señalar como se llega a identificar una persona y si en este proceso se utilizan fotografías, videos u otros, y sus características de formato).
- g) Dar cuenta detallada de cómo y dónde se obtienen los demás datos que debe contener una infracción.
- h) Dar cuenta de los niveles de confiabilidad, seguridad y certeza de identificación e individualización de infractores detectados.
- i) Dar cuenta de los niveles de confiabilidad, seguridad y certeza de la detección de la infracción.
- j) Las estadísticas e información generada durante el Piloto relacionadas con el objetivo del mismo.
- k) El detalle con la información adicional que puede ser obtenida de los equipos de registro para mejorar la calidad de los servicios de transporte público para incrementar la eficiencia y eficacia de los controles presenciales de fiscalización, y efectuar el levantamiento, clasificación, comparación y análisis de información estadística agregada
- l) El detalle de los costos de la solución tecnológica, esto es de los equipos de registro de infracciones y de los programas informáticos de la solución tecnológica implementada, para 200, 1.000 y 6.000 buses. Considerar costos desagregados por equipamiento, software, implementación, soporte y mantenimiento operacional.
- m) Una estimación del tiempo de implementación de la solución tecnológica, para el mismo número de buses señalados en la letra anterior.
- n) Propuesta de mejora y su justificación, si corresponde, sobre la ubicación y/o características de las cámaras que están instaladas actualmente en el bus.

#### **4. ETAPAS DEL PROCESO**



Los INTERESADOS en realizar un Programa Piloto para implementar un sistema de fiscalización remota de la evasión, se ajustará a los siguientes plazos:

#### **4.1 Publicación de la Invitación**

La publicación de la invitación para participar en el Programa Piloto, se realizará el día 01 de septiembre de 2020, y estará disponible en la página web [www.fiscalizacion.cl](http://www.fiscalizacion.cl).

#### **4.2 Reunión para aclarar Dudas**

El día 11 de septiembre de 2020, se realizará una reunión, en la cual podrán participar todos los INTERESADOS, para responder dudas sobre el funcionamiento y especificaciones de las cámaras instaladas en los buses con estándar RED y sobre los aspectos generales que se deben considerar para la ejecución del mismo.

#### **4.3 Presentación de Propuestas**

Los INTERESADOS en implementar un Programa Piloto, deberán enviar al correo electrónico [fiscamtt@mtt.gob.cl](mailto:fiscamtt@mtt.gob.cl) los antecedentes que se mencionan en el punto 3.1 del presente documento, entre el 25 y el 30 de septiembre del año 2020.

En el caso de ser aceptado para realizar el Programa Piloto, el INTERESADO deberá entregar a más tardar el día 06 de noviembre de 2020, los referidos antecedentes originales, en Miraflores 178, 4º piso, comuna de Santiago, quedando excluido de la lista como "Aceptado" para realizar el Piloto, quienes no cumpla con esta exigencia.

#### **4.4 Revisión de Antecedentes y entrega de Respuesta**

La lista con las empresas interesadas que sean "Aceptadas" o "Rechazadas" y sus motivos, para realizar un Piloto, será publicada en la página web [www.fiscalización.cl](http://www.fiscalización.cl) a más tardar el día 19 de octubre de 2020.

La revisión de los antecedentes se realizará en función de la completitud y cumplimiento de fechas en la presentación de los documentos. Asimismo, se considerará el contenido de las propuestas, en especial las funcionalidades y equipos que contendría la solución tecnológica a implementar, que se describan por parte de los INTERESADOS en los Anexos N°2 y N°3 del presente documento.

#### **4.5 Solicitudes de Reevaluación**

Las empresas que se encuentren en la lista que se menciona en el punto anterior como "Rechazadas", podrán completar o enmendar alguno de los antecedentes que hubieran presentado, hasta el día 21 de octubre de 2020, enviándolos al correo electrónico [fiscamtt@mtt.gob.cl](mailto:fiscamtt@mtt.gob.cl). Con dichos antecedentes, se realizará una nueva revisión y se entregará un pronunciamiento definitivo, el día 02 de noviembre de 2020, actualizando el referido listado, si correspondiese, en la página web [www.fiscalización.cl](http://www.fiscalización.cl).

#### **4.6 Implementación del Piloto**

El Piloto deberá iniciarse por las empresas interesadas que hayan sido "Aceptadas", entre el 04 y 17 de enero de 2021. La duración del Piloto, será de 90 días, debiendo retirar a su término, los equipos que se hubiesen instalado a bordo de los buses o en dependencias del operador de transporte.

#### **4.7 Entrega de Informe Sobre Funcionamiento y Resultados del Piloto**

La empresa interesada deberá entregar el informe que se señala en el punto 3.3 del presente documento, a más tardar el 30 de abril 2021.

El listado publicado en el sitio [www.fiscalizacion.cl](http://www.fiscalizacion.cl) que se menciona en los puntos 4.4 y 4.5 del presente documento, será actualizado con la información de



cumplimiento de esta etapa del proceso, como "Presentó Informe" o "No presentó Informe".

Todos los plazos establecidos precedentemente, se entenderán como de días corridos y podrán ser modificados por la Subsecretaría de Transportes, lo cual será publicado en la página web [www.fiscalización.cl](http://www.fiscalización.cl).

## 5. OTRA INFORMACIÓN

La empresa ejecutante será responsable de la confección y custodia de la información, sea particular o contenida en bases de datos que proporcione la Subsecretaría de Transportes, debiendo resguardar en todo momento la reserva y confiabilidad de la información que se obtenga, de manera de garantizar el cumplimiento de la legislación sobre protección de datos personales, de conformidad a la Ley N° 19.628, los que serán utilizados exclusivamente por la entidad externa que contrate la Subsecretaría de Transportes, para realizar la evaluación de los resultados de los Programas Piloto que se implementen, de conformidad a lo establecido en el artículo segundo de las Disposiciones Transitorias de la ley N°21.083, señaladas precedentemente.

Posteriormente, con la información recopilada en los Programas Pilotos y la evaluación de la entidad externa que se señala en el párrafo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictará un reglamento que contendrá los estándares técnicos que deberán cumplir los equipos de registro de infracciones que se utilicen para fiscalizar de forma remota la evasión, en resguardo de su confiabilidad y certeza, y establecerá las condiciones en que han de ser usados para que las imágenes u otros elementos de prueba que de ellos se obtengan, puedan servir de prueba para efectuar la citación y denuncia al Juzgado de Policía Local correspondiente.

## ANEXOS

### ANEXO N°1

#### FICHA DE PRESENTACIÓN DE LA EMPRESA

En [ ciudad ], a [ ] de [ ] de 2020,  
( nombre ),  
[ cédula de identidad/ pasaporte ], actuando en nombre y representación de [ razón social ]  
("Interesado"), del mismo domicilio de este último, declaro que:

Primero, la individualización de la persona jurídica como "INTERESADO", se indica a continuación:

Razón social	
Domicilio	

Segundo, designo como mandatario(a) Del Interesado al Señor(a) [ ]  
Nombre [ ]  
[ cédula de identidad ], domiciliado/a en [ calle, número, oficina, comuna ], teléfono de contacto número [ ], correo electrónico [ ], quien podrá actuar en nombre y representación del Interesado, durante todo el proceso del Piloto.

El (la) mandatario(a) designado(a) cuenta con plenos poderes para elaborar y suscribir todos los documentos que deban presentarse por el Interesado y para realizar todas las actuaciones necesarias y/o que le sean requeridas, durante el referido Programa Piloto.



Por lo anterior, los documentos presentados y las actuaciones realizadas, por el (la) mandatario(a) designado(a), durante el referido Programa Piloto, serán vinculantes para el Interesado. Por lo tanto, se entenderán presentadas por el Interesado, para todos los efectos legales, quien no podrá desconocer su contenido, presentación ni efectos.

Por último, el Interesado, ha convenido con el(la) mandatario(a), con anterioridad a esta declaración, los términos y condiciones del mandato que los vincula. El(la) mandatario(a) firma la presente declaración para acreditar lo anterior.

---

NOMBRE INTERESADO

---

NOMBRE REPRESENTANTE LEGAL

---

FIRMA REPRESENTANTE LEGAL

---

NOMBRE MANDATARIO

---

FIRMA MANDATARIO



## ANEXO N°2

### CARTA DE SOLICITUD Y DECLARACIÓN DE CONFORMIDAD Y ACEPTACIÓN DE CONDICIONES Y DE CONFIDENCIALIDAD

En Santiago de Chile, a..... de .....de ....., don / doña ....., cédula de identidad N°....., representante legal de ....., RUT: ....., viene en declarar bajo juramento que:

Solicita realizar un Programa Piloto para la implementación de un sistema de fiscalización remota de la evasión del pago de la tarifa en buses del sistema de transporte metropolitano, mediante el uso de tecnología y declara que, conforme a las instrucciones que al respecto dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante MTT), obligándose a observar todas sus estipulaciones y a cumplir la legislación vigente, y que conoce, acepta y dará cumplimiento a todas las condiciones establecidas en el presente documento, no teniendo reparos u objeción que formular, liberando en consecuencia de toda responsabilidad a la Subsecretaría de Transportes o sus Programas dependientes.

De esta manera declaro, además, que nuestra empresa no se encuentra afecta a inhabilidades conocidas, para celebrar contratos, convenios o acuerdos de cualquier tipo con el MTT.

Declaro haber examinado y estar conforme con toda la documentación que regula este Piloto, demás antecedentes y documentos del mismo, aceptando expresamente las obligaciones impuestas, no teniendo reparo u objeción que formular, liberando en consecuencia al MTT, la Subsecretaría de Transportes o sus Programas dependientes, de toda responsabilidad en la entrega y contenido de los referidos antecedentes o documentos y del desarrollo del piloto.

En este contexto, declaro que durante la implementación del Programa Piloto, se guardará absoluta confidencialidad sobre la información, reservada o no, que ponga a su disposición la Subsecretaría de Transportes y sus programas dependientes, en general, de toda aquella que conozca con ocasión de la ejecución del piloto. El interesado declara garantizar el resguardo de la confidencialidad de la información señalada precedentemente, también respecto de sus dependientes, reservándose la Subsecretaría el derecho de ejercer las acciones legales que correspondan de acuerdo a la normativa vigente, y especialmente, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 19.628, sobre Protección de la Vida Privada. La divulgación, por cualquier medio, de la información antes referida, por parte del Interesado y/o sus dependientes, durante la ejecución del piloto, o después de su finalización, dará lugar a la Subsecretaría de Transportes, para entablar las acciones judiciales que correspondan, sin perjuicio de la responsabilidad solidaria que le atañe por los actos que hayan ejecutado sus empleados o dependientes, y quienes resulten responsables.

Finalmente, declaro estar en conocimiento y aceptar que es facultad privativa del MTT determinar la aceptación o rechazo de la empresa que represento para realizar el piloto, por lo que renuncio a efectuar todo y cualquier tipo de reclamación, demanda y/o pretensión, en sede jurisdiccional y/o administrativa, en contra del MTT, la Subsecretaría de Transportes y o sus Programas dependientes, por tal determinación.

**Nombre y Firma Representante Legal o Mandatario**



**ANEXO N°3**  
FICHA DE FUNCIONALIDADES A PROBAR

<b>N° correlativo</b>	<b>Funcionalidad</b>	<b>Descripción completa y explicación de su importancia<sup>3</sup> en el desarrollo del Piloto.</b>
1		
2		

**ANEXO N°4**  
FICHA DE EQUIPAMIENTO INCLUIDO EN LAS PRUEBAS

<b>N° correlativo</b>	<b>Equipamiento</b>	<b>Descripción</b> Marca/Modelo/Características/Otros
1		
2		

---

<sup>3</sup> Para explicar la importancia de la funcionalidad se debe tener en consideración el contenido del punto 3.3 del presente documento.



**ANEXO N° 5**  
DECLARACIÓN DE COMPROMISO

Y GARANTÍA EN EL CUIDADO DE LOS ACTIVOS DEL OPERADOR DE TRANSPORTE E IMPLEMENTACIÓN DE LOS EQUIPOS QUE FORMARÁN PARTE DEL PROGRAMA PILOTO DE UN SISTEMA DE FISCALIZACIÓN REMOTA DE LA EVASIÓN DEL PAGO DE LA TARIFA EN BUSES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO MEDIANTE EL USO DE TECNOLOGÍA

En Santiago de Chile, a..... de .....de ....., don / doña ....., cédula de identidad N°....., representante legal de ....., RUT: ....., viene en declarar bajo juramento que:

En el marco de la implementación del Programa Piloto, la Empresa se compromete y garantiza el cuidado de los activos del Operador de Transporte, incluyendo la reparación de cualquier daño que se pudiese producir durante la implementación de los equipos que formarán parte del Piloto y cuando estos sean retirados, debiendo dejar el equipamiento de cámaras de los buses o cualquier equipamiento de los mismos que se utilicen en el Piloto, en el mismo estado de funcionamiento original.

\_\_\_\_\_  
Firma Representante Legal

**ANEXO N° 6**  
REQUERIMIENTOS ESPECIALES RESPECTO A LOS SISTEMAS TECNOLÓGICOS Y EL EQUIPAMIENTO A BORDO

Punto N° 4 del documento "BUENAS PRÁCTICAS PARA LAS ESPECIFICACIONES DEL BUS PATRÓN CLASE B - SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO" que se puede descargar del siguiente link:

<http://www.dtpm.cl/descargas/manuales/MANUAL%20BUENAS%20PR%C3%81CTICAS%20ESPECIFICACIONES%20BUS%20PATR%C3%93N%20CLASE%20B%20V6.pdf>

**ANEXO N°7**  
**CITACION Y DENUNCIA FISCALIZACIÓN VÍAS EXCLUSIVAS**



**DENUNCIA**  
POR INFRACCIÓN DE TRÁNSITO



SEÑOR JUEZ DEL 4to JUZGADO  
DE POLICIA LOCAL DE SANTIAGO

Santiago, 26-10-2017  
N° V

Por medio del presente le informo que el vehículo \_\_\_\_\_, el día 25-10-2017, entre las 08:08:27 y las 08:08:52 horas, fue sorprendido circulando en calle S. FRANCISCO, entre COPIAPO y AV. MATTA, comuna de Santiago, infringiendo la restricción de circulación establecida en la Resolución Exenta N° 388/2007 de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la R.M y el Artículo 201, N°18 del DFL N°1/2009 (Ley de Tránsito).

**I. ANTECEDENTES DEL PROPIETARIO Y VEHÍCULO INFRACTOR**

NOMBRE:	C.I.:
DIRECCIÓN:	VEHÍCULO:
COMUNA:	TIPO: AUTOMOVIL
	AÑO: 2016   COLOR: AMARILLO CHAMPAÑA
	MARCA: CHEVROLET SAIL LT 1.5

**II. REPORTE FOTOGRÁFICO**

FECHA	HORA	LUGAR DEL REGISTRO	PLACA PATENTE
25-10-2017	08:08:27	S. FRANCISCO / COPIAPO	
25-10-2017	08:08:52	S. FRANCISCO / AV. MATTA	

S. FRANCISCO / COPIAPO (25-10-2017 08:08:27)



S. FRANCISCO / AV. MATTA (25-10-2017 08:08:52)



**III. CITACIÓN**

El propietario del vehículo individualizado quedó citado a comparecer a vuestro 4to Juzgado de Policía Local de SANTIAGO, el día 01-12-2017 a las 09:30 hrs.

En dicha citación se le informó que la multa impuesta por dicho tribunal corresponde a la siguiente:

- 0,5 UTM si paga la multa hasta el día anterior a la fecha de citación, directamente en la Tesorería Municipal correspondiente, quedando eximido de concurrir al Juzgado de Policía Local.
- 1 UTM a partir de la fecha de la citación.

**IV. INSPECTOR FISCAL**

Código Inspector: 581

Nombre Inspector(a):

Código de Verificación: TN57UIVFNITQATD

Verifique la validez de este documento en [www.mtt.gob.cl/verifirma](http://www.mtt.gob.cl/verifirma)

**V. Denuncia N°:**

VISTOS: Teniendo presente la denuncia que antecede, lo establecido en los artículos N° 3 y N° 14 de la Ley N° 18.287, condénese al denunciado, ya individualizado, al pago de una multa de: \_\_\_\_\_ por infringir el/los artículo(s): \_\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_. Si no pagare en el plazo de cinco (5) días, comuníquese al registro de Multas de Tránsito No Pagadas. Cúmplase con lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley N° 18.287.



**2. PUBLÍQUESE** la presente resolución exenta en la página web [www.fiscalización.cl](http://www.fiscalización.cl), del Programa Nacional de Fiscalización, dependiente de la Subsecretaría de Transportes.

**3. DEJESE CONSTANCIA** que la presente resolución exenta no irroga gastos para la Subsecretaría de Transportes.

### **ANÓTESE Y ARCHÍVESE**

**JOSÉ LUIS DOMÍNGUEZ COVARRUBIAS**  
**SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES**

XBM/AAR/GVR/PFJ/RCS/poc

Distribución:

- Gabinete Sra. Ministra de Transportes y Telecomunicaciones.
- Gabinete Sr. Subsecretario de Transportes.
- Directorio de Transporte Público Metropolitano
- Programa Nacional de Fiscalización



Código: 1598885610141 validar en <https://www.esigner.cl/EsignerValidar/verificar.jsp>

