

REGLAMENTO SOBRE CONDICIONES TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD APLICABLES AL TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS PÚBLICO, ASÍ COMO LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN APLICABLES AL TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS PÚBLICO, REALIZADO MEDIANTE TELEFÉRICOS Y ASCENSORES.

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º- Objeto y ámbito de aplicación

El presente reglamento establece las condiciones técnicas, de seguridad y operación aplicables a los sistemas de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante teleféricos y ascensores.

Artículo 2º. - Definiciones

Para los efectos de este reglamento, se entenderá por:

1. Ascensor Vertical: Sistema que se desplaza a lo largo de rieles guía en una posición vertical, constituido por una cabina y cuya tracción se efectúa mediante arrastre y/o adherencia.
2. Ascensor Inclinado: Sistema que se desplaza a través de rieles guías inclinados respecto del nivel horizontal, constituido por una o más cabinas y cuya tracción se realiza mediante adherencia o arrastre.
3. Ascensores Históricos: Ascensores con protección legal, que hayan sido declarados Monumentos Históricos por decreto supremo, dictados a solicitud y previo acuerdo del Consejo de Monumentos Nacionales, de conformidad con lo previsto en la Ley N° 17.288, que legisla sobre monumentos nacionales; o que estén identificados como Inmuebles de Conservación Histórica (ICH) en el Plan Regulador Comunal.
4. Cabina: Estructura cerrada de diferente capacidad diseñada para el transporte de pasajeros.
5. Cable: Conjunto de hilos de acero u otra tecnología que sirven para transportar la(s) cabina(s) en suspensión o desplazarla por rieles guías en forma segura.
6. Capacidad de cabina: Cantidad máxima de pasajeros sentados y de pie, incluidos los espacios para personas con discapacidad y/o con movilidad reducida, que puede transportar una cabina. La capacidad máxima no incluirá el transporte de bicicletas o similares, sin perjuicio de lo cual, si

se requiere el traslado de éstas, las mismas deberán ser trasladadas en cabinas especialmente habilitadas para tal efecto.

7. Capacidad Máxima del Sistema: Cantidad total de pasajeros a transportar en una hora en ambos sentidos y considerando todos los tramos y sectores del Sistema.
8. Contrapeso: Peso que se utiliza para compensar las fuerzas o par motor y que se desplaza a través de rieles guías en sentido contrario a la cabina.
9. Dispositivo de arrastre: Mecanismo de arrastre mediante una polea, destinado a arrastrar un cable de tracción de un teleférico.
10. Dispositivo de bloqueo: Mecanismo de tracción y detención con ruedas dentadas (engranajes) abiertas de gran tamaño y dientes rectos, presentes en ascensores históricos, llamado "trinquete".
11. Dispositivo de comunicación: Instrumento que permite una comunicación constante e indistinta entre las cabinas y el centro de mando y control, y entre éste y las estaciones.
12. Dispositivo de tensión: Elemento que ejerce fuerza sobre el cable en un rango indicado por el fabricante en que se ajuste la tensión de una carga mayor o menor, manteniendo al sistema siempre seguro, pudiendo ser físico o hidráulico, fijo o móvil.
13. Escalera o pasarela de evacuación: Infraestructura en las instalaciones de ascensores inclinados y funiculares, paralela a la zona de los rieles guías, la cual cumple, entre otras, la función de evacuación de pasajeros en caso de emergencia.
14. Estación: Infraestructura diseñada para el tránsito y parada de las cabinas, acondicionada para que las personas usuarias embarquen y/o desembarquen de ellas.
15. Estación Motriz o Sala de máquina: estación donde se ubica el grupo motor tanto en la estación inferior o superior, en una configuración enterrada o aérea según corresponda.
16. Fabricante: Toda persona natural o jurídica que fabrica o produce un subsistema o manda a diseñar y/o fabricar un subsistema y lo comercializa con su nombre o marca.
17. Freno: Dispositivo que ejecuta la detención del Sistema cuando se requiera.
18. Freno de seguridad o de emergencia: Aquel que se ocupa para garantizar la detención del sistema de transporte propulsado por cable y mantenerlo inmóvil en caso de fallo del freno de servicio
19. Freno de servicio: Aquel que se ocupa para detener y/o moderar la velocidad del Sistema durante el servicio normal y que puede ser accionado en forma manual y/o automática.

20. Funicular: Tipo de ascensor inclinado donde el movimiento de subida y bajada se realiza por efecto de contrapeso entre cabinas.
21. Motor: Máquina capaz de hacer funcionar el Sistema a expensas de una fuente de energía.
22. Motor auxiliar o de reserva: Aquel destinado a asegurar las condiciones mínimas de operación que se utiliza cuando falla el motor principal. Su suministro energético deberá ser independiente de la alimentación del motor principal y del de emergencia.
23. Motor de emergencia: Aquel de reemplazo del motor principal, cuyo objetivo es avanzar o retroceder, hasta la estación más próxima, para la evacuación de los pasajeros. Su suministro de energía deberá ser independiente de la del motor principal y del motor auxiliar o de reserva.
24. Motor principal: Aquel encargado de asegurar una operación normal del Sistema.
25. Nombre de servicio: Corresponde al nombre de fantasía que se le da al Sistema a operar en un sector geográfico determinado.
26. Prestador del Servicio: Persona natural o jurídica que realiza u opera el Sistema.
27. Paracaídas: Dispositivo mecánico destinado a detener e inmovilizar la cabina y el contrapeso sobre los rieles u otro elemento de ascensor en caso de: aumento de velocidad sin control durante el descenso o el ascenso, o aflojamiento o ruptura de cables de tracción u otros elementos de suspensión.
28. Pasajero: Es aquella persona que hace uso del servicio de teleférico o ascensores.
29. Pinza: medio de sujeción de la cabina al cable del teleférico, que podrá ser del tipo fijo o desembragable.
30. Plataforma: Piso de las cabinas.
31. Plano de Rodadura: Superficie por la que se desplaza(n) la(s) cabina(s) y contrapeso, en un ascensor inclinado o funicular. En dicha superficie se instalarán los rieles y aditamentos.
32. Polea: Dispositivo mecánico de tracción o de arrastre para teleférico, que puede o no transmitir el movimiento al cable. En ascensores y funiculares cumplen la función de transmitir la fuerza de tracción por adherencia y/o por cambio de dirección.
33. Presostatos regulables: Dispositivo para control de presión máxima y mínima de los cables de los Sistemas, teleférico y ascensores.
34. Registro Nacional: Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

35. Responsable del servicio: Calidad que tiene la persona natural o jurídica autorizada para prestar el servicio de transporte público remunerado de pasajeros.
36. Servicio de transporte público remunerado de pasajeros: Servicio de transporte que se ofrece a las personas usuarias sin discriminación y de forma continua, por el cual el prestador del mismo recibe una determinada remuneración, en dinero o en especies avaluables en dinero, aun cuando dicha remuneración no provenga directamente de las personas usuarias del servicio.
37. Sistema: Conjunto de elementos relacionados entre sí que funcionan como medio de transporte consistentes en ascensores y/o teleféricos.
38. Subsistema: Conjunto de elementos que, interrelacionados constituyen un sistema.
39. Teleférico: Sistema compuesto por cabinas impulsadas por cables y que se desplazan en suspensión.
40. Torre o Pila: Estructura vertical de hormigón, metal, u otro material, capaz de soportar todo el teleférico.
41. Tramo: Cada una de las partes en que están divididas un determinado trazado que se desarrollan de forma lineal.
42. Trazado: Parte comprendida entre dos puntos que forman parte de una línea o de algo que se desarrolla linealmente, comprendiendo un origen y un destino, conocido.
43. Tren de polines o tren de rodillos: Dispositivos de apoyo que permiten soportar y guiar el cable del teleférico permitiendo el paso de las pinzas y el movimiento del cable.
44. Zona de enclavamiento: Distancia por encima y por debajo del nivel de detención de la cabina que permite la apertura de la puerta de piso de un Sistema de ascensor.

Artículo 3°. - Clasificación de los subsistemas

Los ascensores y teleféricos estarán compuestos por los siguientes subsistemas:

1. **Subsistema de vehículos:** corresponde a la(s) cabina(s) y pinzas.
2. **Subsistema de sujeción:** corresponde al (a los) cable (s), poleas, baterías de polines y dispositivo de tensión.
3. **Subsistema de tracción y detención:** corresponde a motores y frenos.
4. **Subsistema de infraestructura:** corresponde al conjunto de obras civiles cuya construcción es necesaria para dar soporte al Sistema.

5. **Subsistema de estaciones:** corresponde al lugar físico para la operación de embarque y desembarque de personas usuarias.
6. **Subsistema de centro de mando y control:** corresponde a los instrumentos que permiten ejecutar la operación y maniobrar el Sistema y los dispositivos de comunicación.

TITULO II PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

Artículo 4º. - Principios Fundamentales

Los servicios de transporte público remunerado de pasajeros tendrán por finalidad satisfacer el interés público, y deberán propender a la prestación de un servicio de transporte eficiente, seguro y de calidad, de acuerdo a los siguientes principios fundamentales:

a) Principio de calidad del servicio

La prestación del servicio de transporte público remunerado de pasajeros debe responder a una serie de elementos que en su conjunto representan la experiencia del usuario y que recogen el estándar de calidad deseado, tales como: que el servicio efectivamente se preste, que exista un sistema de reclamos, que exista cumplimiento de las condiciones de operación establecidas, que la prestación del servicio tenga como foco las necesidades de las personas usuarias, y que tenga una adecuada cobertura, entre otras.

b) Principio de información al usuario

Los servicios de transporte público remunerado de pasajeros deberán contar con sistemas de información accesibles, complementariamente acústicos, táctiles, visuales, que permitan informar a las personas usuarias y al personal de conducción, respecto de la operación, orientación y navegación del sistema, contingencias u otros eventos que puedan afectar su seguridad.

Asimismo, la o las tarifas de los servicios deberán ser informadas a las personas usuarias de manera que sean fácilmente comprensibles.

c) Principio de accesibilidad

La prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros tendrá especial atención respecto de las personas con discapacidad y movilidad reducida, propendiendo a la igualdad de acceso a los servicios, y a su accesibilidad, ello en concordancia con lo establecido en la Ley N° 20.422, que establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad. En ese sentido, se busca reforzar el derecho a la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad, con el objeto de obtener su plena inclusión social.

d) Principio de uso de tecnologías

La prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros buscará garantizar un alto nivel de seguridad, accesibilidad universal y calidad en la operación de los mismos, aprovechando especialmente el desarrollo tecnológico de los sistemas inteligentes de transporte. En ese sentido, se deberá promover el uso de nuevas tecnologías y medios telemáticos en su operación.

e) Principio de integración

Se deberá propender a la integración de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, atendiendo a la funcionalidad e idoneidad de cada uno.

f) Principio de continuidad del servicio

La prestación del servicio de transporte público remunerado de pasajeros tiene por finalidad satisfacer el interés público, por lo que los responsables del servicio propenderán al funcionamiento regular y continuo del servicio, adoptando las medidas conducentes a aquel fin.

g) Principio de riesgo del entorno

El diseño, la construcción y la operación de los Sistemas deben considerar los factores de riesgo provenientes del entorno, tales como condiciones climáticas, geológicas, urbanas o de seguridad pública.

h) Principio de funcionamiento seguro

La prestación del servicio de transporte público remunerado de pasajeros debe desarrollarse de forma tal que en ningún momento de la operación se afecte o ponga en riesgo la integridad física de las personas usuarias y/u operadores que se encuentren en el entorno.

TITULO III DEL REGISTRO NACIONAL DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

Artículo 5°. - Del procedimiento para la autorización, inscripción y modificación de los servicios

El procedimiento para autorización e inscripción, así como las modificaciones de los datos incorporados en el Registro Nacional o la intención de abandonar el servicio deberá ajustarse a lo dispuesto en el reglamento de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, en cuanto fuere procedente.

Artículo 6°. - De la inscripción en el Registro Nacional

Los interesados en prestar un servicio de transporte público remunerado de pasajeros mediante ascensores o teleféricos deberán inscribirse en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en adelante, Registro Nacional.

La inscripción en el Registro Nacional será requisito habilitante para la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, cualquiera sea la modalidad o tipo de éstos.

Artículo 7º. - De los requisitos de inscripción de los servicios

Los interesados en prestar un servicio de transporte público remunerado de pasajeros mediante ascensores o teleféricos deberán presentar, previo al inicio de la operación o puesta en marcha, los siguientes antecedentes para la inscripción en el Registro Nacional y una vez inscrito, informar los datos o modificaciones a los ya registrados, cuando corresponda.

1. Requisitos del interesado:

1.1. Personas Naturales:

- a) Copia simple de la cédula de identidad, vigente, por ambos lados.
- b) Domicilio en la región de inscripción.
- c) Dirección de correo electrónico.
- d) Teléfono de contacto.

1.2. Personas jurídicas:

- a) Domicilio en la región de inscripción.
- b) Dirección de correo electrónico.
- c) Copia simple de los documentos donde conste su constitución y las modificaciones relevantes para efectos de la inscripción de un servicio (se entenderá por modificaciones relevantes, aquellas relacionadas con el cambio de la razón social, del nombre de fantasía, del tipo de sociedad, del representante legal cuando se trate de sociedades de responsabilidad limitada, objeto social, entre otras, con una vigencia no superior a 60 días corridos contados a la fecha de la solicitud de inscripción).
- d) El objeto social deberá incluir el transporte de pasajeros o el transporte de personas.
- e) Certificado de vigencia de la sociedad, con una vigencia no superior a 60 días corridos contados a la fecha de la solicitud de inscripción.
- f) Copia de documentos que acrediten los poderes de representación de la sociedad, con una vigencia no superior a 60 días corridos contados a la fecha de solicitud de inscripción.
- g) Teléfono de contacto.

- 1.3. Nombre o razón social, según corresponda.
- 1.4. Nombre de fantasía, en caso de tenerlo.
- 1.5. Nombre de uso comercial, en caso de tenerlo.

2. Requisitos del sistema y subsistemas:

- 2.1. Descripción del Sistema: teleférico o ascensor, según corresponda.
- 2.2. Identificación de las estaciones: nombre, ubicación georreferenciada e identificar la Estación Motriz, en caso que corresponda.
- 2.3. Número total de cabinas, identificando número de serie o enumeración a utilizar por el Sistema.
- 2.4. Número de asientos, si corresponde y capacidad total de pasajeros en las cabinas (sentados y de pie).
- 2.5. Capacidad máxima del Sistema: en pasajeros/hora/sentido/tramo.
- 2.6. Planos y especificaciones de las instalaciones.
- 2.7. Manual de Operación y mantenimiento.
- 2.8. En el caso de ascensores históricos, el decreto de monumento histórico, o la publicación de la Res, que aprueba el Plan Regulador en el diario Oficial.

3. Requisitos relativos al servicio:

- 3.1. Datos identificatorios del servicio.
- 3.2. Datos identificatorios del trazado (se debe incluir tramos si existiesen).
- 3.3. Descripción del trazado (origen-destino).
 - a) Trazado por sentido.
 - b) Frecuencia del servicio por periodo y día de la semana.
 - c) Intervalos del servicio por periodo y día de la semana.
 - d) Longitud del trazado por sentido expresado en kilómetros.
 - e) Horarios de inicio y términos del servicio.
 - f) Tarifa de servicio diferenciada por tramo, por horario y tipo de persona usuaria, en caso de corresponder.
- 3.4. En caso que la operación del servicio haya sido licitada, copia del acto administrativo que aprueba el contrato respectivo.

4. Requisitos relativos a la seguridad, calidad y accesibilidad del servicio:

- 4.1. Informe del interesado en prestar de servicio que acredite que el Sistema cumple con lo dispuesto en el presente reglamento, en cuanto a las condiciones técnicas y de seguridad, y con las normas de acreditación y/o certificación

- que el reglamento dispone, incluyendo las inspecciones y ensayos previos a la puesta en servicio (marcha blanca).
- 4.2. Plan de mantención de los sistemas, en caso de corresponder, entregado por el o los fabricantes, según las condiciones indicadas en el artículo 24° del presente reglamento.
 - 4.3. Plan de Emergencia, aprobado por un prevencionista de riesgos de una institución de educación superior acreditada por el Estado y/o con una experiencia de al menos 5 años; de acuerdo a las condiciones establecidas en el artículo 25° del presente reglamento.
 - 4.4. Declaración jurada notarial prestada por el interesado en prestar el servicio, que señale que el Sistema cumple con los criterios de accesibilidad universal establecidos en la ley N° 20.422.
 - 4.5. Para el Sistema de teleférico, adjuntar, certificado de conformidad CE de los subsistemas, cuya antigüedad no sea superior a los 90 días corridos desde la fecha de presentación, conforme al Reglamento UE 2016/424.
 - 4.6. Para el Sistema de ascensores, adjuntar declaración jurada notarial del interesado en prestar el servicio, donde señale que las instalaciones del Sistema cumplen con las siguientes normas chilenas:

NCh 440/1 para ascensores eléctricos.

NCh 440/2 para ascensores hidráulicos.

NCh 3365 sobre requisitos para equipos de transporte vertical - ascensores y montacargas inclinados o funiculares.

En dicha declaración jurada notarial se deberán indicar la realización de inspecciones y ensayos previos a la puesta en servicio, de acuerdo a la norma chilena contenida en el Anexo D de la NCh 440/1 y NCh 440/2.

- 4.7. En el caso de ascensores históricos, presentar un certificado otorgado por una empresa con experiencia en construcción, reparación y/o mantención de ascensores, que señale que se ha dado cumplimiento a los requisitos técnicos y de seguridad establecidos en el artículo 26° del presente reglamento.

Artículo 8°. - Del inicio de la prestación del servicio

Verificado el cumplimiento de las disposiciones del presente reglamento, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones en adelante Secretario Regional procederá a dictar una resolución por medio de la cual autorizará y determinará la fecha de inicio de la operación del respectivo servicio, otorgando el correspondiente certificado de inscripción en el Registro Nacional al responsable del servicio. Esta misma resolución se deberá dictar

cuando se proceda a efectuar modificaciones a las condiciones del servicio inscrito.

Los servicios registrados deberán iniciarse dentro de un plazo no superior a 30 días hábiles, contado desde la fecha de otorgamiento de los certificados respectivos. Este plazo podrá ser prorrogado mediante resolución del Secretario Regional, previa solicitud del operador del servicio.

Artículo 9°. - Del certificado de inscripción en el Registro Nacional

El certificado de inscripción en el Registro Nacional que otorgue el Secretario Regional por cada servicio inscrito, deberá mantenerse en cada estación y contendrá, a lo menos, la siguiente información:

1. Nombre y RUT del operador del servicio.
2. Región de Inscripción del servicio.
3. Identificación del Sistema de teleféricos o ascensores, según corresponda.
4. Identificación de localización origen y destino y trazado, según corresponda.
5. Vigencia de la operación del Sistema de teleférico o ascensores.

Artículo 10°. - De la vigencia del Certificado de Inscripción

Los certificados de inscripción tendrán una vigencia máxima de 10 años. Este plazo podrá ser aumentado previa autorización del Secretario Regional Ministerial. Para efectos de renovar el certificado, deberá presentarse toda la documentación que se señala en el artículo 7°. - del presente reglamento.

Artículo 11°. - De la responsabilidad en la prestación del servicio

Las personas o entidades que inscriban servicios en el Registro Nacional serán responsables que en la prestación de éstos se cumplan todas las normas vigentes que les sean aplicables, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que pudiere corresponderles.

Para efectos de lo anterior, la Secretaría Regional se entenderá sólo con el responsable del servicio.

TITULO IV DE LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS

Artículo 12°. - De los deberes en la prestación del servicio

Durante la prestación del servicio de transporte público remunerado de pasajeros, el responsable del servicio debe realizarlo de acuerdo al trazado y tramos presentados y autorizados conforme al artículo 7° que trata el presente reglamento. Si por causas imputables al responsable del servicio, éste se interrumpiere en cualquier punto del trazado, aquél deberá, ante todo, procurar dar cumplimiento, a su costo, a las obligaciones antes señaladas, quedando cada pasajero en todo caso facultado para optar entre la terminación del viaje o exigir el reembolso total del valor pagado por el servicio según corresponda.

Artículo 13°. - Información sobre suspensión del servicio

En caso de mantenciones planificadas que conlleven la suspensión parcial o total del servicio, el responsable del servicio deberá informar por escrito a la Secretaría Regional correspondiente con a lo menos 20 días hábiles de anticipación, las fechas en las cuales se realizarán.

De igual forma, a los usuarios se deberá informar mediante canales informativos y/o medios escritos exhibidos en un lugar visible al interior de las cabinas y/o estaciones.

Artículo 14°. - Deber de informar la tarifa

La tarifa por el uso del servicio deberá informarse en cada una de las estaciones en la forma y el lugar específico que por resolución determine el Secretario Regional. En su caso, deberán anunciarse, además y en forma separada, las franquicias tarifarias.

Cualquier cambio en la tarifa deberá ser comunicado por el responsable del servicio a la Secretaría Regional respectiva con una anticipación de, a lo menos, 20 días hábiles antes de su entrada en vigencia. En todo caso, el Secretario Regional respectivo podrá por resolución fundada, reducir dicho plazo, hasta un mínimo de 10 días hábiles de anticipación.

Sin perjuicio de lo señalado precedentemente, en caso que la tarifa se encuentre regulada a través de un contrato o convenio, los cambios en la tarifa deberán ser informados a la Secretaría Regional Ministerial correspondiente, de acuerdo a los plazos estipulados en los referidos instrumentos jurídicos.

El responsable del servicio deberá comunicar a los usuarios los cambios tarifarios previo a su entrada en vigencia mediante canales informativos y/o medios escritos exhibidos en un lugar visible al interior de las cabinas y/o estaciones.

Artículo 15°. - Cobro de la tarifa

El responsable del servicio velará por el correcto cobro de las tarifas y el cumplimiento del régimen tarifario para acceder al Sistema.

Artículo 16°. - Información del trazado y horario de funcionamiento

En el interior de las estaciones deberá mantenerse, en un lugar visible para los pasajeros, un plano esquemático con el trazado ofrecido y su horario de funcionamiento.

Artículo 17°. - Deber de proporcionar información a la Autoridad

El responsable del servicio estará obligado a proporcionar al Secretario Regional correspondiente, los antecedentes que le sean solicitados formalmente por escrito, debiendo remitirlos en el o los plazos y condiciones que al efecto se fijen.

Sin perjuicio de lo anterior, en la estación motriz deberá mantenerse un registro digital con información sobre el funcionamiento del servicio actualizado diariamente, el que deberá estar a disposición de los inspectores fiscales, municipales y Carabineros de Chile. Este registro deberá contener, al menos, la siguiente información:

- Nombre del Servicio.
- Fecha de inicio de funcionamiento.
- Hora de inicio y término del servicio.
- Individualización del responsable técnico.
- Cualquier contingencia que se registre durante la prestación del servicio.
- Otras observaciones.

La información deberá estar disponible a partir de la puesta en marcha de los servicios, y mantenerse permanentemente el registro digital histórico, de a los menos los últimos dos años.

Asimismo, el responsable del servicio deberá mantener actualizada y a disposición del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones e inspectores fiscales, municipales y Carabineros de Chile la información de las certificaciones y/ o acreditaciones de que trata el artículo 26° del presente reglamento.

Finalmente, el prestador de servicio deberá entregar mensualmente al Secretario Regional un informe que dé cuenta de la cantidad de pasajeros diferenciados por tarifa que ocuparon el servicio en el mes. Este informe deberá ser enviado dentro de los primeros 5 días hábiles del mes siguiente al informado.

Artículo 18°. - Sobredemanda

En caso de existir sobredemanda de pasajeros en el Sistema, se deberán adoptar las medidas que correspondan para evitar que los

pasajeros utilicen espacios no habilitados para la espera o que dicha espera la realicen fuera de los andenes y/o estaciones, generando congestión en las vías de acceso próxima al Sistema.

Sin perjuicio de lo anterior, en caso que se detecten situaciones de sobredemanda de pasajeros, en dos eventos o más durante un periodo de un mes, que estén generando congestión de las vías o áreas aledañas a las estaciones, el responsable del servicio y de acuerdo a la solicitud que emane del Secretario Regional deberá desarrollar un estudio de demanda, a su costo, en que revise la operación del Sistema durante el periodo que establezca dicha autoridad. Este estudio se deberá entregar a más tardar 60 días corridos de su solicitud, y en caso que se compruebe que la demanda está sobre la capacidad máxima diseñada, la autoridad solicitará al operador, modificar su operación y/o establecer condiciones de operación.

Artículo 19°. - Reclamos y Sugerencias

Los usuarios podrán presentar reclamos y sugerencias ante la Secretaría Regional. Asimismo, en el interior de las cabinas, en un lugar visible para los usuarios, deberán instalarse letreros o avisos con la siguiente leyenda: "Para cualquier denuncia o reclamo, ingrese a www.mtt.gob.cl y/o diríjase a la Secretaría Regional correspondiente, indicando número de serie o numeración de la cabina y el nombre del Sistema", según corresponda. Los usuarios que deseen presentar alguna queja o denuncia referente a los servicios o al personal de operación, podrán efectuarlas, además, por medio de los canales de comunicación y/o en los libros reclamos y sugerencias que deberán disponerse al efecto en todas las estaciones del servicio, en un lugar accesible a los usuarios.

El responsable del servicio deberá generar un informe trimestral que contenga los reclamos efectuados por los usuarios y las soluciones y/o respuestas de las mismas. Este informe deberá ser remitido a la Secretaría Regional Ministerial respectiva, el último día hábil del trimestre.

Artículo 20°. - Deber de abstención de la prestación del servicio

Si el Sistema no se encontrare en condiciones técnicas, de seguridad, presentación o comodidad adecuadas para iniciar el servicio, el operador del servicio deberá poner este hecho en conocimiento al Secretario Regional de Transportes y Telecomunicaciones respectivo, en el más breve plazo.

TITULO V CONDICIONES TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD

Artículo 21°. - Requisitos Técnicos y de Seguridad aplicables a los Subsistemas de los Teleféricos

Los subsistemas de los teleféricos deberán cumplir con las siguientes exigencias técnicas y de seguridad:

1. Subsistema de Vehículos

- 1.1. Deberá existir una distancia suficiente entre las cabinas, tanto lateral, longitudinal como vertical, incluso en las condiciones de operación más desfavorables que puedan preverse. La distancia mínima será la que corresponderá a la indicada por el fabricante.
- 1.2. Las cabinas y pinzas deberán operar de forma que, en condiciones normales de funcionamiento, no exista ningún riesgo para los pasajeros o bien que éste sea el menor posible en los casos en que las condiciones de funcionamiento se desarrollen en contextos de caso fortuito o fuerza mayor.
- 1.3. Las cabinas deberán estar construidas y equipadas con materiales no inflamables.
- 1.4. Los asientos de las cabinas deben ir empotrados a su estructura, pudiendo ser fijos o abatibles, dispuestos de manera tal que permita el acceso a todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible.
- 1.5. El ancho de puertas de cabina no podrá ser inferior a 0,90 metros, para efectos de permitir el ingreso y salida de personas con discapacidad en sillas de ruedas.
- 1.6. El interior de las cabinas deberá incluir un espacio para personas con sillas de ruedas.
- 1.7. El acceso a la cabina y el área de embarque y desembarque deberán estar a nivel para un embarque seguro y para que una persona con discapacidad y/o con movilidad reducida que utilice una silla de ruedas y/o dispositivo de apoyo, pueda ingresar.
- 1.8. La cabina deberá contar con asideros, manillas y/o pasamanos, tanto para pasajeros sentados como para aquellos que viajen a pie, que permitan su estabilidad durante el viaje.
- 1.9. La incorporación de espacios en las cabinas del Sistema para el transporte de bicicletas, sólo podrán considerarse en la medida que no se altere el transporte seguro de los pasajeros.
- 1.10. La superficie de la plataforma y del acceso a la cabina deberá ser antideslizante, pudiendo ser de goma, material plástico, chapa de aluminio lagrimado u otro material similar con una adecuada resistencia estructural, herméticamente unidos, y deberá fijarse a su base de modo de evitar vibraciones durante la operación del servicio.
- 1.11. El mecanismo de operación de las puertas de las cabinas deberá contar con un dispositivo de seguridad que impida que éstas sean abiertas desde su interior mientras la cabina se encuentra en movimiento fuera de la estación.
- 1.12. Las paredes de las cabinas deberán proyectarse y fabricarse de forma que, en cualquier circunstancia, puedan resistir la presión y los esfuerzos a que puedan someterlas los pasajeros o las condiciones climáticas, incluso las más adversas.

- 1.13. El techo deberá ser fabricado para soportar los elementos que pudieran instalarse en él, como luces de emergencia.
- 1.14. Las paredes de las cabinas deberán ser impermeables, evitando la entrada de agua en cualquier evento de lluvia o nieve. Asimismo, debe contar con un mecanismo de evacuación de las aguas durante la apertura de las puertas que evite que aquellas caigan sobre los pasajeros.
- 1.15. Las cabinas deben contar con un sistema de ventilación eficiente que además evite la condensación en su interior.
- 1.16. Las cabinas deberán contar con iluminación interior cuya potencia sea uniforme y tenga 20 lux como mínimo, medido desde el nivel del piso. La iluminación será exigible desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora después de su salida y cada vez que las condiciones luminosas lo requieran. Además, deberá contar con iluminación de emergencia.
- 1.17. Las cabinas deberán contar con iluminación externa cuando la autoridad respectiva así lo requiera.
- 1.18. Las cabinas deberán contar con los mecanismos de sujeción necesarios que permitan realizar una evacuación vertical de los pasajeros. Además, deberán contar con un sistema de apertura de la cabina desde fuera y/o una escotilla en su parte superior o lateral.
- 1.19. El subsistema de vehículos deberá contar con la tecnología necesaria para llevar las cabinas hacia las estaciones más próximas, en la medida que la avería permita dicha acción, y realizar el desembarque de los pasajeros en forma segura y rápida.
- 1.20. En caso de detectarse alteraciones en el funcionamiento de las pinzas desembragables, deberán adoptarse todas las medidas necesarias para detener las cabinas con la más alta seguridad, sin peligro para los pasajeros, evitando riesgo de impacto asegurando que éstos lleguen a la salida de la estación.
- 1.21. Cada vez que una pinza pase por una estación, deberá existir un dispositivo que verifique que el agarre de la pinza sea el especificado por el fabricante y que alerte sobre cualquier anomalía que amerite el retiro de la cabina en cuestión.
- 1.22. Cada cabina deberá contar con dispositivos de comunicación que permitan comunicarse con el subsistema de centro de mando y control. Además, al interior de las cabinas, deberán existir elementos de alerta en caso de emergencia, tales como botones de seguridad, entre otros. Dichos elementos deberán contener las instrucciones para su correcto uso en idioma castellano, inglés y lenguaje Braille.
- 1.23. Los Sistemas deberán contar con dispositivos de comunicación que se encuentren operativos en todo momento, incluso en casos fortuitos o de fuerza mayor; poseer autonomía para permanecer activos y contar con otros sistemas de reemplazo que puedan ponerse en funcionamiento con celeridad, de manera tal que no se interrumpa en ningún caso la comunicación.

2. Subsistema de Sujeción

- 2.1 Los cables deberán ser montados en los soportes de manera tal de evitar descarrilamientos. En caso de descarrilamiento del cable, deberán activarse los sensores que automáticamente detengan el funcionamiento del Sistema.
- 2.2 Los cables deberán ser sometidos a controles periódicos mediante métodos no destructivos, tales como visuales y electromagnéticos.
- 2.3 Los lugares donde se encuentren situados los contrapesos o dispositivos de tensión deberán cumplir las condiciones de ser fáciles de vigilar y no ser accesibles a personas ajenas al servicio.
- 2.4 Cuando se utilicen dispositivos hidráulicos de tensión se deberá cumplir los siguientes requisitos:
 - a) La tensión del cable deberá mantenerse dentro de los límites estrictos recomendados por el fabricante, mediante presostatos regulables y/o ejes calibrados.
 - b) El circuito tendrá un indicador de presión visible y deberá estar dotado de una válvula de sobrepresión regulable.
 - c) Deberán adoptarse las medidas adecuadas para evitar maniobras indebidas de válvulas y reguladores, así como para impedir posibles escapes del líquido del circuito a presión. Deberá existir un sistema de calefacción o refrigeración del aceite del circuito, según lo indique el fabricante.
 - d) Cuando el dispositivo tenga más de un cilindro no deberán producirse diferencias en la presión o en el tiempo de respuesta de cada uno de ellos. En caso de producirse, el propio dispositivo deberá provocar la parada automática de la instalación.
 - e) La velocidad de los pistones deberá ser la adecuada para asegurar una reacción suficientemente rápida del equipo sin movimientos bruscos.

3. Subsistema de Tracción y Detención

- 3.1 Deberá contar como mínimo con un motor principal para la operación normal y con un motor de emergencia que sea capaz de evacuar el Sistema, esto es, poder llevar las cabinas a la estación más próxima para realizar el desembarque de los pasajeros con seguridad.

Adicionalmente, podrá contar con un motor auxiliar o de reserva.
- 3.2 Deberá contar con un modo de frenado de seguridad y de frenado de servicio que le permita al Sistema detenerse mediante el accionamiento de cualquiera de éstos. Para la revisión del funcionamiento de ambos frenos, se deberán realizar simulacros anuales en forma independiente, de

manera de asegurar que ambos funcionan en forma adecuada.

- 3.3 Tanto el motor principal como el de emergencia deberán estar ubicados en un nivel distinto de las zonas de embarque y desembarque o, en su defecto, debidamente aislados.
- 3.4 El operador del Sistema deberá adoptar las medidas necesarias para que los lugares en donde se encuentren los motores sean una zona restringida al personal no autorizado.

4. Subsistema de Infraestructura

- 4.1 Todas las obras civiles, que correspondan a infraestructura de soporte del Sistema de teleférico, deberán encontrarse diseñadas y construidas de acuerdo a las normas UNE-EN 13107:2015 y UNE-EN 1307:2015/AC: Requisitos de seguridad para las instalaciones de transporte por cable destinadas a personas. Obras de ingeniería civil, considerando, además, los aspectos geotécnicos y sísmicos de la zona.
- 4.2 Las torres deberán quedar ubicadas en lugares accesibles tanto por vía terrestre o aérea para que se puedan realizar las mantenciones y, cuando corresponda, el rescate de pasajeros.
- 4.3 Las torres deberán contar con un conjunto de elementos de seguridad (línea de vida: sistemas de anclajes móviles para la prevención de riesgos de caída a distinto nivel que pueden ser permanentes o provisorios, verticales u horizontales) ubicados en su parte superior y escaleras, cuya altura permita acceder a éstas, las que deberán contar con respaldo de seguridad y acceso controlado.
- 4.4 Al menos una de las torres, deberá contar con un anemómetro y con un dispositivo adicional de medición de sentidos de los vientos de ascenso o descenso, longitudinal o transversal que indique, además, los niveles de vientos máximos para que el Sistema pueda operar con seguridad y confort para los pasajeros. Tales dispositivos deberán poder monitorearse desde el centro de mando y control.
- 4.5 Las torres deberán contar con pararrayos u otro elemento aislante que neutralice en el resto de la instalación los efectos de posibles tormentas eléctricas.
- 4.6 Si de acuerdo a la autoridad competente las torres u otra parte del Sistema pudieran constituir un peligro para la navegación aérea, dichas instalaciones deberán ser objeto de señalamiento y balizaje en los términos que la citada autoridad determine.

Se deberán adoptar las medidas para evitar que personas no autorizadas a la operación del Sistema accedan a dichas torres, señalizando debidamente los riesgos y generando un área de protección de las mismas o un mecanismo que impida el acceso.

5. Subsistema de Estaciones

- 5.1 Las estaciones deberán reunir las condiciones que permitan un acceso, desplazamiento y salida expedita y segura de todos los pasajeros. Asimismo, deberán permitir el embarque y desembarque seguro de los pasajeros hacia y desde la cabina, velando por que los niveles de ruido no dificulten la comunicación directa, clara y oportuna entre los pasajeros y personal del Sistema.
- 5.2 Las estaciones deberán contar con puertas de accesos y de salidas diferenciadas.
- 5.3 El movimiento de las cabinas en las estaciones deberá hacerse sin riesgo alguno para los pasajeros.
- 5.4 Las estaciones deberán estar diseñadas para permitir el acceso a personas con discapacidad y movilidad reducida.
- 5.5 Las estaciones, en sus zonas de embarque y desembarque, deberán contar con un espacio suficiente para que personas con discapacidad y movilidad reducida y especialmente personas que se desplacen en silla de ruedas o con dispositivos de apoyo, puedan ascender y/o descender de las cabinas, de modo tal de minimizar la detención del Sistema.
- 5.6 Los desniveles que pudieran existir en las zonas de evacuación existente en la estación se compensarán con rampas conforme lo señala la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, contenida en el Decreto Supremo N°47, de 1992, de Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
- 5.7 Dentro de las estaciones deberá definirse una estación motriz que reúna las condiciones que permita que los subsistemas de tracción y detención y centro mando y control operen de manera segura, continua y fiable, tanto en condiciones permanentes de operación del Sistema, incluyendo factores externos como la humedad, polución, las temperaturas extremas o las interferencias electromagnéticas, como en casos de fuerza mayor.
- 5.8 Cuando el diseño del Sistema requiera un redireccionamiento en su trazado, éste deberá contar con una estación técnica o de quiebre (conjunto de estructuras que contienen las instalaciones técnicas necesarias que permiten el cambio de dirección del Teleférico) que reúna las condiciones que permitan que la maniobra se realice sin riesgos para los pasajeros, sin producir daños a la cabina ni a los cables.
- 5.9 Deberá existir un recinto que reúna las condiciones estructurales que permitan que las cabinas se almacenen para realizar las labores de mantenimiento y de limpieza de manera segura. En este sector no estará permitido el movimiento de pasajeros y, en consecuencia, deberá ser una zona restringida a los pasajeros y público en general.

- 5.10 Todas las estaciones deberán contar con un nivel de alumbrado mínimo de 150 lux, medidas a nivel del piso, como mínimo, para las zonas de embarque y desembarque. El centro de mando y control y todos los puestos de trabajo y mantenimiento, deberán dar cumplimiento a lo indicado por la autoridad competente.
- 5.11 Las estaciones deberán contar con señalización informativa, audible, táctil y visual, en idioma castellano e inglés, destinadas a informar y advertir a los pasajeros, al personal y usuarios acerca de las características de la instalación, medidas de seguridad a adoptar en general, vías de evacuación en caso de emergencia, zonas de acceso restringido y en general las que permitan a los pasajeros identificar zonas seguras, dentro y fuera de la estación. Además, deberán cumplir con lo dispuesto en la Ley N° 20.422 que Establece Normas sobre Igualdad de Oportunidades e Inclusión Social de personas con Discapacidad y con la normativa especial vigente sobre dicha materia. El área destinada a la venta de pasajes deberá ubicarse a una suficiente distancia del ingreso al área de embarque de pasajeros o zona de torniquetes, de manera tal de no generar congestión ni riesgos de accidentes. Deberán contar con una boletería o zona de pago que cumpla con los estándares de diseño de accesibilidad universal.
- 5.12 El control de las fuentes de calor deberá adoptarse en todos aquellos lugares donde se cuente con instalaciones eléctricas y maquinarias que puedan originar fricción, chispas, mecánica de combustión y/o superficies calientes, cuidando que su diseño, ubicación, estado y condiciones de operación, se adecúen a lo dispuesto por la autoridad competente.
- 5.13 Todas las estaciones deberán contar con extintores de incendio, los cuales deberán cumplir con la normativa vigente.
- 5.14 El Sistema deberá considerar la instalación de iluminación de emergencia en las zonas de embarque y desembarque, el centro de mando y control, la sala de mantenimiento y las vías de evacuación. Estas zonas deberán ser debidamente identificadas en el Plan de Emergencia. La iluminación de emergencia deberá estar conectada a una red de emergencia eléctrica o en su defecto, contemplar el uso de baterías con la autonomía suficiente para funcionar durante al menos 2 horas continuas.

6. Subsistema Centro de Mando y Control

- 6.1. Este subsistema deberá contar con una instalación estructural para que puedan funcionar los dispositivos eléctricos y mecánicos en forma segura y en condiciones adecuadas de temperatura, iluminación y humedad.

- 6.2. Si el diseño considera la existencia de este subsistema en cada estación, estos deberán estar debidamente comunicados y contar con un encargado en cada una de ellas.
- 6.3. Este subsistema deberá contar con los espacios suficientes para que los equipos estén ventilados y se encuentren a la temperatura que indique el fabricante, de manera que los motores y los conductores eléctricos estén protegidos contra la intemperie.
- 6.4. El subsistema deberá estar equipado con materiales no inflamables y su piso deberá ser antideslizante.
- 6.5. Se deberá advertir con señales sobre que sólo está permitido el ingreso de personal autorizado.
- 6.6. Deberán contar con extintores de incendio y con una iluminación los que deberán cumplir con las exigencias establecidas, de acuerdo a las autoridades competentes.

Los sistemas eléctricos que se encuentren en los subsistemas que regula el presente artículo, deberán contar con la debida certificación de la Superintendencia de Electricidad y Combustible, de acuerdo a las normativas vigentes para tales efectos.

Artículo 22°. - Requisitos Técnicos y de Seguridad aplicables a los Subsistemas de los Ascensores

Los subsistemas de los ascensores deberán cumplir con las siguientes exigencias técnicas y de seguridad:

1. Subsistema de Vehículo

- 1.1. Las cabinas deberán operar de forma tal que, en condiciones normales de funcionamiento, no exista ningún riesgo para los pasajeros.
- 1.2. Las cabinas deberán estar construidas y equipadas con materiales no inflamables.
- 1.3. Los asientos de la cabina deberán ir empotrados a su estructura, pudiendo ser fijos o abatibles, dispuestos de manera tal que permita el acceso a todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible.
- 1.4. La cabina deberá contar con asideros, manillas y/o pasamanos, tanto para pasajeros sentados como para aquellos que viajen a pie, que permitan su estabilidad durante el viaje.
- 1.5. El ancho de las puertas de las cabinas no podrá ser inferior a 0,90 metros., para los efectos de permitir el ingreso y salida de personas con discapacidad en sillas de ruedas. Al interior de las cabinas deberá proveerse de un espacio preferencial para este tipo de pasajeros de dimensiones mínimas de 1,20 metros de largo por 0,80 metros de ancho, y cercano a la puerta de cabina.

- 1.6. El acceso a la cabina y el área de embarque y desembarque deberán estar a nivel para un embarque seguro y para que personas con discapacidad y/o movilidad reducida que utilice una silla de ruedas y/o dispositivo de apoyo pueda ingresar.
- 1.7. El sistema de operación de las puertas de piso y de cabinas deberá proyectarse y construirse de forma de contar con un dispositivo de seguridad que impida que las puertas se cierren cuando un pasajero está entrando o saliendo de ésta. Asimismo, durante el viaje, dispondrá de un dispositivo que impida la apertura de puertas desde el interior.
- 1.8. En caso de emergencia las puertas deberán poder abrirse desde el exterior mediante el sistema estandarizado de "chapa de triángulo", accionado por una llave especialmente dispuesta para este efecto. Por su parte, desde el interior, se deberá contar con un mecanismo de apertura, como puerta de emergencia situado en una de sus paredes, de acuerdo a la NCh 440/1 y la NCh 440/2 para ascensores eléctricos e hidráulicos, respectivamente, y la NCh 3365 sobre requisitos para equipos de transporte vertical - ascensores y montacargas inclinados o funiculares. La zona de enclavamiento de la cabina no deberá superar los 0,15 metros, desde el nivel del piso, medido en dirección del movimiento, en ambos sentidos.
- 1.9. Las paredes de las cabinas deberán proyectarse y fabricarse de forma tal que, en cualquier circunstancia, puedan resistir la presión y los esfuerzos a que puedan someterlas los pasajeros o las condiciones climáticas, incluso las más adversas.
- 1.10. El techo deberá ser fabricado para soportar los elementos que pudieran instalarse en él, como luces de emergencia.
- 1.11. Las paredes de las cabinas deberán ser impermeables, evitando la entrada de agua en cualquier evento de lluvia o nieve. Asimismo, debe contar con un mecanismo de evacuación de las aguas durante la apertura de las puertas que evite que aquellas caigan sobre los pasajeros.
- 1.12. El piso de la cabina deberá ser construido con materiales de adecuada resistencia estructural, herméticamente unidos, y deberá fijarse a su base de modo de evitar vibraciones o juegos durante la operación.
- 1.13. El piso deberá ser revestido de goma, material plástico o materiales similares no inflamables. La superficie del piso y del acceso al servicio deberán tener características antideslizantes, prohibiéndose en todo caso, para este fin, la colocación de varillas antideslizantes de cualquier tipo.
- 1.14. Las cabinas deberán contar con un sistema de ventilación eficiente.
- 1.15. Cada cabina deberá contar con un contacto o sensor eléctrico de seguridad que impida el movimiento de la misma con alguna puerta abierta.
- 1.16. Cuando las puertas estén cerradas, la holgura entre hojas, o entre las hojas y los montantes verticales, dinteles o

umbrales, deberá ser tan pequeña como sea posible. Esta condición se considerará cumplida cuando dichas holguras no excedan de 6 milímetros.

- 1.17. Las cabinas deberán contar con iluminación interior cuya potencia sea uniforme y tenga 50 lux como mínimo a nivel del suelo. La iluminación será exigible desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora después de su salida y cada vez que las condiciones de luminosidad lo requieran.
- 1.18. Las cabinas deben contar con iluminación externa, cuando el diseño lo requiera.
- 1.19. La cabina deberá contar con sistemas de iluminación de emergencia.
- 1.20. Al interior de las cabinas deberán existir un panel con información en lenguaje castellano, inglés y braille, de cómo proceder en caso de emergencia, un botón para activar en caso de emergencias y dispositivos de comunicación con el centro de mando y control.
- 1.21. La limpieza de las cabinas podrá realizarse en cualquiera de las estaciones, según lo que establezca el operador.

2. Subsistema de Sujeción

- 2.1 Los cables deberán estar diseñados para evitar su ruptura o un desgaste mayor al recomendado por el fabricante, de acuerdo a la demanda y operación del Sistema.
- 2.2 Los cables deberán ser montados en los soportes de manera tal de evitar descarrilamientos.
- 2.3 Los cables deberán ser sometidos a controles periódicos mediante métodos no destructivos, tales como visuales y electromagnéticos.
- 2.4 La tensión del cable deberá mantenerse entre los límites estrictos recomendados por el fabricante, mediante sistemas de control de tensión en los cables y los bloqueos asociados (Presostatos regulables).
- 2.5 Las poleas deberán presentar un perfil que favorezca la permanencia del cable en su alojamiento.
- 2.6 Los lugares donde se encuentren situados los contrapesos o dispositivos de tensión, deberán cumplir las condiciones de ser fáciles de vigilar y no ser accesibles a personas ajenas al servicio.

3. Subsistema de Tracción y Detención

- 3.1 El Sistema deberá contar como mínimo con un motor principal para la operación normal y con un motor de emergencia, que sea capaz de evacuar el Sistema, esto es, poder llevar la(s) cabina(s) a la estación más próxima para realizar el desembarque de los pasajeros con seguridad.
- 3.2 Adicionalmente, podrá contar con un motor auxiliar o de reserva.

- 3.3 Asimismo, el Sistema deberá contar con un dispositivo de frenado de accionamiento indirecto (freno de servicio) y accionamiento directo (freno de emergencia) que le permita al Sistema detenerse mediante la utilización indistinta de cualquiera de estos dispositivos.
- 3.4 Tratándose de ascensores históricos, éstos deberán estar provistos de un freno de enganche de emergencia del tipo "trinquete" u otro dispositivo de freno diseñado para dar mayor seguridad al Sistema, de modo de impedir su caída libre o movimientos ascendentes incontrolados de la cabina en caso de interrupción del suministro o avería de componentes.
- 3.5 El Sistema deberá adoptar valores de desaceleración ajustados a límites adecuados, de modo que se garantice la seguridad de los pasajeros y el funcionamiento correcto de las cabinas, cables y demás partes del Sistema.
- 3.6 Los ascensores deberán estar provistos de un sistema de seguridad de enclavamiento a los rieles guías o paracaídas, u otro elemento indicado por el fabricante. Esta seguridad deberá estar ligada a la estructura de la plataforma de la cabina, ubicada bajo o dentro del marco.

4. Subsistema de Infraestructura

- 4.1. Todas las obras civiles que correspondan a infraestructura de soporte del Sistema de ascensores, deberán encontrarse diseñadas y construidas de acuerdo a la norma NCh 440/1, NCh 440/2 para ascensores eléctricos e hidráulicos, respectivamente, y la NCh 3365 sobre requisitos para equipos de transporte vertical - ascensores y montacargas inclinados o funiculares, considerando los aspectos geotécnicos y sísmicos de la zona.
- 4.2. El plano de rodadura con los rieles, obras de arte, los fosos, la evacuación de aguas y las escaleras, se consideran parte del subsistema de infraestructura.
- 4.3. Se deberán adoptar las medidas para evitar que personas no autorizadas a la operación del Sistema accedan a dichas áreas, señalizando, para ello, debidamente los riesgos y generando un área de protección de las mismas o un medio que impida el acceso.
- 4.4. En los Sistemas de ascensores inclinados o funiculares, los recintos o pasadas que se encuentran inmediatamente bajo el plano de rodadura y a través de los cuales puedan permanecer personas o cruzar caminos, calles o pasajes, deberán estar protegidos de manera de impedir accidentes o generar riesgos para la operación del Sistema.

5. Subsistema de Estaciones

- 5.1. Las estaciones de inicio y término, y las intermedias, deben reunir las condiciones que permitan un acceso, desplazamiento, salida expedita y segura de los pasajeros.

Asimismo, deberá permitir el ascenso y descenso seguro de los pasajeros hacia y desde la cabina.

- 5.2. Las estaciones deberán considerar aspectos de diseño que permitan el acceso a personas con discapacidad y/o movilidad reducida y especialmente a personas que se desplacen en silla de ruedas y/o dispositivo de apoyo.
- 5.3. Dentro de las estaciones deberá definirse una de ellas, como estación motriz, la que deberá reunir las condiciones que permitan que el subsistema de tracción y detención y el subsistema centro de mando y control operen de manera segura, continua y fiable, tanto en condiciones normales del funcionamiento incluyendo factores externos como la humedad, polución, las temperaturas extremas o las interferencias electromagnéticas, como en casos de fuerza mayor, tales como sismos u otros.
- 5.4. Todas las estaciones deberán contar con un nivel de alumbrado de 150 lux, medidas a nivel del piso, como mínimo. Las zonas de embarque y desembarque y centro de mando y control, deberán contar con un nivel de alumbrado de acuerdo a lo dispuesto por la autoridad competente.
- 5.5. Las estaciones deberán considerar instalación de iluminación de emergencia en las zonas, tales como es la zona de embarque y desembarque, centro de mando y control, mantenimiento, vías de evacuación entre otras, las que deben ser debidamente identificadas en el Plan de Emergencia. La iluminación de emergencia deberá estar conectada a un sistema de emergencia eléctrico, o en su defecto contemplar el uso de baterías con la autonomía suficiente para funcionar durante 2 horas continuas.
- 5.6. Las estaciones deben contar con señalización informativa, audible, táctil y visual, en idioma castellano e inglés, destinadas a informar y advertir a los pasajeros, al personal y usuarios, acerca de las características de la instalación, medidas de seguridad a adoptar en general, vías de evacuación en caso de emergencia, zonas de acceso restringido y en general las que permitan a los pasajeros identificar zonas seguras, dentro y fuera de la estación. Además, deberá cumplir con lo dispuesto en la ley N° 20.422.
- 5.7. El control de las fuentes de calor deberá adoptarse en todos aquellos lugares donde se cuente con instalaciones eléctricas y maquinarias que puedan originar fricción, chispas, mecánica de combustión y/o superficies calientes, cuidando de que su diseño, ubicación, estado y condiciones de operación, esté de acuerdo a la reglamentación vigente.
- 5.8. Todas las estaciones deberán contar con extintores de incendio, los cuales deben cumplir con las exigencias establecidas por la autoridad competente.

6. Subsistemas Centro de Mando y Control

- 6.1 Este subsistema deberá contar con una instalación estructural para que puedan funcionar los instrumentos en forma segura y en condiciones adecuadas de temperatura, aislados de los pasajeros.
- 6.2 Este subsistema estará a cargo de un operador. Si el diseño considera la existencia de un subsistema de mando y control para cada estación, estos deberán estar debidamente comunicados y contar con un operador encargado.
- 6.3 Este subsistema deberá contar con los espacios suficientes para que los equipos estén ventilados y se encuentren a la temperatura que indique el fabricante, de manera que los motores y los dispositivos eléctricos estén protegidos contra la intemperie.
- 6.4 Deberá contar con una iluminación que cumpla con el Decreto Supremo N° 594, de 1999, del Ministerio de Salud o las normas que los sustituyan o reemplacen.
- 6.5 El subsistema deberá estar construido y equipado con materiales no inflamables y su piso deberá ser antideslizante.
- 6.6 Se deberá advertir con señales que sólo estará permitido el ingreso de personal autorizado.
- 6.7 Deberán contar con extintores de incendio, los cuales deben cumplir con las exigencias establecidas por la autoridad competente.

Los sistemas eléctricos que se encuentren en los subsistemas que regula el presente artículo, deberán contar con la debida certificación de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles.

En el caso de ascensores históricos, el Secretario Regional Ministerial podrá, previa solicitud fundada por parte del responsable del servicio, y con la declaración favorable de la entidad autorizada según lo establece el artículo 26°, autorizar excepciones a las disposiciones de este artículo. Dicha solicitud deberá fundarse en aspectos estructurales, eléctricos, mecánicos, constructivos o que afecten al valor patrimonial cultural del ascensor.

Artículo 23° Nómina y funciones del personal

Los sistemas de teleférico deberán contar con el siguiente personal mínimo:

- a. Responsable técnico o jefe de explotación: Le corresponderá verificar permanentemente que se cumplan los estándares de seguridad y técnicos del Sistema, según las recomendaciones del fabricante y los requisitos establecidos por el presente reglamento.
- b. Supervisor de la operación: Le corresponderá realizar las coordinaciones y gestiones para asegurar la operación óptima y continua del servicio.

- c. Encargado de mantención: Le corresponderá asegurar que se dé cumplimiento a las inspecciones del plan de mantención recomendadas por el fabricante y al Plan de Mantención indicado en el presente reglamento, junto con verificar en forma permanente el estado de funcionamiento de todos sus subsistemas.
- d. Operador del centro de mando y control: Le corresponderá supervigilar el correcto funcionamiento de los centros de control con los que cuente el Sistema.
- e. Personal de apoyo en desembarque y embarque: Les corresponderá asistir al pasajero para ascender y descender de las cabinas en forma segura. Asimismo, le corresponderá dar aviso en caso de contingencias a los supervisores a cargo del turno.

Los Sistemas de ascensor deberán contar con el siguiente el personal mínimo:

- a. Responsable técnico o Jefe de Explotación: Le corresponderá verificar permanentemente que se cumplan los estándares de seguridad y técnicos del Sistema, según las recomendaciones del fabricante y los requisitos establecidos por el presente reglamento.
- b. Encargado de mantención: Le corresponderá asegurar que se dé cumplimiento a las inspecciones de mantención recomendadas por el fabricante y al Plan de Mantención indicado en el presente reglamento, junto con verificar en forma permanente el estado de funcionamiento de todos sus subsistemas.
- c. Maquinista o Conductor: Le corresponderá maniobrar los mandos del subsistema centro de mando y control.
- d. Personal de Apoyo en desembarque y embarque: Le corresponderá asistir al pasajero para ascender y descender de las cabinas en forma segura. Asimismo, le corresponderá dar aviso en caso de contingencias a los supervisores de operación.

Artículo 24°. - Plan de Mantención de los Sistemas

El plan de mantención deberá contener los procedimientos específicos y la periodicidad de las mantenciones correctivas, preventivas y predictivas que aseguren un correcto funcionamiento de los Sistemas y que permitan conservar o reestablecer, en su caso, el estado especificado por los fabricantes del Sistema y/ o de sus subsistemas.

Para el correcto funcionamiento de los Sistemas, incluidos sus subsistemas, el responsable del servicio deberá dar cumplimiento estricto a las inspecciones de mantención recomendadas por el fabricante y, además, verificar permanentemente el estado de los referidos subsistemas. Constancia de estas inspecciones deberán

mantenerse en un registro bajo formato digital o físico por al menos dos años.

En caso de detectarse anomalías o desgastes no previstos de los componentes, el responsable del servicio deberá en forma inmediata subsanar el desperfecto. Asimismo, según sea la magnitud del desperfecto y el riesgo que implique para la correcta operación, el responsable técnico podrá ordenar la detención del servicio, dando aviso de la falla o anomalía a la(s) entidad(es) correspondiente(s) y al fabricante para su análisis y solución.

Para los reemplazos resultantes de los procesos de mantención y restablecimientos de los Sistemas, deberán ocuparse piezas, partes y materiales nuevos. Las referidas piezas, partes y materiales deberán encontrarse certificados por el fabricante o el proveedor de las piezas, partes o materiales. Asimismo, en el período de operación, deberán realizarse todos los controles periódicos recomendados por el fabricante.

Salvo que la periodicidad de las inspecciones de mantención recomendadas por el fabricante sea superior, en cuyo caso, se estará a aquélla, el responsable del servicio deberá realizar como mínimo una vez al año, una revisión exhaustiva de todos los subsistemas y componentes, reemplazando aquellos que se encuentren dañados.

En el caso de ascensores históricos en que se desconozca el nombre del fabricante o bien, en caso que éste ya no exista, el responsable del servicio deberá presentar a la Secretaría Regional respectiva un plan de mantención anual, previamente aprobado por una empresa con experiencia en construcción, mantención y/o reparación de ascensores para su aprobación.

Artículo 25°. -Plan de Emergencia de los Sistemas

Este plan deberá ser aprobado por un prevencionista de riesgo de una institución de educación superior acreditada por el Estado, según lo indicado en el artículo 52 del D.F.L. N° 2 de 2009, de los Ministerios de Educación, Defensa Nacional, Hacienda y Planificación, y con experiencia de al menos 5 años. Dicho plan deberá ser revisado anualmente y actualizado por el responsable del servicio, en su caso, después de cada emergencia, contingencia, u otras incidencias. En caso especial de existir un incidente que amerite disponer del informe técnico, a que se refiere el número 7 de este artículo, dicho plan debe ser presentado nuevamente.

Copia de este Plan de Emergencia deberá ser entregado a Bomberos y Carabineros de Chile de la(s) comuna(s) en que el Sistema opere, previo a la autorización de operación. Este plan debe contener como mínimo los siguientes aspectos:

1. Descripción del tipo y características principales del Sistema, incluidas las características de su operación.
2. Descripción de las características del entorno, tales como las condiciones de accesibilidad desde el espacio público para

personal de rescate, distancia y rutas previamente determinadas hacia los servicios de atención primaria de urgencia u hospitales y clínicas; distancias al suelo desde la cabina, según tramo analizado y ruta de acceso a ésta y sus características; áreas disponibles prefijadas para el descenso, traslado y espera de los pasajeros antes de su rescate; y ubicación para carros con escalas mecánicas telescópicas de bomberos.

3. Descripción de los casos donde el freno de emergencia o de seguridad actúa, para definir los distintos tipos de situaciones a considerar como emergencia.
4. Una matriz de riesgos de acuerdo a lo estipulado por la Superintendencia de Electricidad y Combustible.
5. Protocolos, procedimientos y tiempos de respuesta ante fallas en la operación del Sistema, condiciones meteorológicas extremas, sismos de gran intensidad, incendios, contingencias que involucren la seguridad pública u otros eventos fortuitos o de fuerza mayor que pongan en riesgo a los pasajeros. El Plan deberá identificar las labores de evacuación tanto de las estaciones como de las cabinas, en especial los protocolos de rescate de pasajeros atrapados y protocolo de rescate para una cabina detenida en suspensión y las medidas correctivas y preventivas adoptadas por el operador, incluyendo una capacitación al personal involucrado que asegure la adecuada difusión de las medidas adoptadas.
6. Plan de evacuación, en que incluya las señalizaciones y los distintos protocolos de evacuación para los usuarios. El personal deberá contar con entrenamiento para cooperar en funciones de evacuación o emergencias y tendrá la obligación de estar al tanto de las necesidades básicas, manejo de las personas con discapacidad y recursos necesarios que permitan una evacuación segura.
7. Deberá utilizarse un formato de informe técnico provisto por Secretaría Regional para registrar los incidentes, accidentes u otras incidencias durante la operación de los Sistemas. El informe deberá contener como mínimo la descripción de los hechos, los análisis y peritajes técnicos realizados y las medidas adoptadas por el operador. La conclusión deberá incluir las recomendaciones necesarias para prevenir o disminuir los efectos de accidentes de similares características que pudieran producirse y recomendaciones que deberán ser incorporadas al Plan de Emergencia.
8. Los protocolos de información a los pasajeros en las áreas de embarque y cabinas ante la interrupción del Sistema.
9. Los protocolos de comunicación con los pasajeros al interior de la cabina durante una contingencia.

10. Los protocolos de coordinación y comunicación con los respectivos Servicios de Atención Médica de Urgencia (SAMU), clínicas u hospitales, Cuerpo de Bomberos y Carabineros de Chile.
11. Plan de capacitación destinado al personal del Sistema. Este Plan debe permitir que los trabajadores destinados al rescate de pasajeros cuenten con los conocimientos y responsabilidades para llevar a cabo las operaciones de rescate que puedan suscitarse. Para estos efectos, dicho plan establecerá las competencias mínimas del personal preparado para el rescate de pasajeros, sus funciones específicas y contemplará la realización de simulacros al menos una vez al año.
12. Un plano geométrico de una escala de 1:1000 que identifique las rutas de evacuación y la ubicación y mensaje de las señales destinadas a encauzar la evacuación de los pasajeros hacia la(s) salida(s) de las estaciones.
13. Implementación y comprobación del sistema de iluminación de emergencia, en caso de corte del suministro eléctrico.

Artículo 26°- Acreditación del Cumplimiento de los Requisitos Técnicos y de Seguridad

A- Teleféricos

Para la acreditación del cumplimiento de los requisitos técnicos y de seguridad de los subsistemas de teleféricos, establecidos en los artículos anteriores, el operador del servicio deberá presentar a la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectiva un informe técnico o certificación, elaborado por un organismo notificado para la instalación de transporte por cable , mediante el cual se certifique que los subsistemas cumplen con las siguientes normas internacionales, o la regulación que las adicione, modifique o sustituya:

1. Aspectos Generales

- 1.1. Reglamento (UE) 2016/424 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, relativo a las instalaciones de transporte por cable y por el que se deroga la Directiva 2000/9/CE.
- 1.2. Todo Sistema de teleférico, deberá realizar un examen previo sin pasajeros (marcha blanca), de acuerdo a la norma UNE-EN 1709:2006 Requisitos de seguridad de las instalaciones de transporte por cable destinadas a personas.

2. Subsistemas de Vehículos

- 2.1. UNE-EN 13796-1:2017 Requisitos de seguridad de las instalaciones de transporte por cable destinadas a personas. Vehículos. Parte 1: pinzas, carros, frenos de a bordo, cabinas, sillas, coches, vehículos de mantenimiento, dispositivos de arrastre.

- 2.2. UNE-EN 13796-2:2017 Requisitos de seguridad de las instalaciones de transporte por cable destinadas a personas. Vehículos. Parte 2: ensayo de resistencia al deslizamiento de las pinzas.
- 2.3. UNE-EN 13796-3:2017 Requisitos de seguridad de las instalaciones de transporte por cable destinadas a personas. Vehículos. Parte 3: ensayos de fatiga.

3. Subsistemas de Sujeción

- 3.1 UNE-EN 12385-8:2004 Cables de acero. Seguridad. Parte 8: cables tractores y portadores-tractores de cordones diseñados para el transporte de personas por cable.
- 3.2 UNE-EN 12385-9:2003 Cables de acero. Seguridad. Parte 9: cables cerrados de transporte para instalaciones destinadas al transporte de personas por cable.
- 3.3 UNE-EN 12385-9:2003 Requisitos de seguridad para instalaciones de transporte por cable destinadas a personas. Cables. Parte 1: criterios de selección de los cables y de sus sujeciones de extremidad.
- 3.4 UNE-EN 12927:2020 Requisitos de seguridad para instalaciones para el transporte de personas por cable.
- 3.5 UNE- EN 12408:2006 Requisitos de seguridad de las instalaciones de transporte por cable destinadas a personas. Aseguramiento de la calidad.
- 3.6 UNE-EN 1709:2020 Requisitos de seguridad para las instalaciones de transporte de personas por cable. Examen previo a la puesta en servicio, instrucciones para el mantenimiento, la inspección y los controles en explotación.

4. Subsistema de Tracción y Detención y Subsistema Centro de Mando y Control

- 4.1 UNE-EN 1908:2015 Requisitos de seguridad de las instalaciones de transporte por cable destinadas a personas. Dispositivos de puesta en tensión.
- 4.2 UNE-EN 13243:2015 Requisitos de seguridad de las instalaciones de transporte por cable destinadas a personas. Dispositivos eléctricos distintos de los accionamientos.
- 4.3 UNE-EN 13223:2015 Requisitos de seguridad de las instalaciones de transporte por cable destinadas a personas. Sistemas de accionamiento y otros equipos mecánicos.
- 4.4 UNE- EN 12408:2006 Requisitos de seguridad de las instalaciones de transporte por cable destinadas a personas. Aseguramiento de la calidad.
- 4.5 UNE-EN 1709:2020 Requisitos de seguridad para las instalaciones de transporte de personas por cable. Examen

previo a la puesta en servicio, instrucciones para el mantenimiento, la inspección y los controles en explotación.

5. Subsistema de Infraestructura

- 5.1 UNE-EN 13107:2015 Requisitos de seguridad para las instalaciones de transporte por cable destinadas a personas. Obras de ingeniería civil.
- 5.2 UNE-EN 12408:2006 Requisitos de seguridad de las instalaciones de transporte por cable destinadas a personas. Aseguramiento de la calidad.
- 5.3 Decreto Supremo N° 47, de 1992, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo que fija nuevo texto de la Ordenanza General de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

6. Subsistema de Estaciones

- 6.1 UNE-EN 13107:2015 Requisitos de seguridad para las instalaciones de transporte por cable destinadas a personas. Obras de ingeniería civil.
- 6.2 UNE-EN 1709:2020 Requisitos de seguridad para las instalaciones de transporte de personas por cable. Examen previo a la puesta en servicio, instrucciones para el mantenimiento, la inspección y los controles en explotación.
- 6.3 UNE- EN 12408:2006 Requisitos de seguridad de las instalaciones de transporte por cable destinadas a personas. Aseguramiento de la calidad.
- 6.4 Decreto Supremo N° 47, de 1992, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo que fija nuevo texto de la Ordenanza General de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

B- Ascensores

La certificación de los requisitos de seguridad del sistema de ascensores establecidos en los artículos anteriores, el responsable del servicio deberá acreditar que el Sistema cumple con las condiciones y requisitos establecidos en las siguientes normas:

- a. NCh 440/1 para ascensores eléctricos.
- b. NCh 440/2 para ascensores hidráulicos.
- c. NCh 3365 requisitos para equipos de transporte vertical - ascensores y montacargas inclinados o funiculares.

Para estos efectos, la instalación y mantención de los ascensores deberán ser ejecutadas por instaladores y mantenedores. Asimismo, los operadores del servicio deberán acreditar que los ascensores han sido adecuadamente mantenidos y se encuentran en condiciones de funcionamiento. En la instalación, mantención y certificación, deberá

darse cumplimiento a las Normas Técnicas Chilenas vigentes sobre la materia.

Las acreditaciones a que se refieren los incisos precedentes deberán ser exhibidas en un lugar visible del ascensor desde la puesta en servicio del respectivo ascensor como transporte público de pasajeros. Una copia de cada certificación se adjuntará en el expediente de funcionamiento del Sistema, en la respectiva Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones.

Todo Sistema de ascensor, deberá realizar inspecciones y ensayos previos a la puesta en servicio (marcha blanca), de acuerdo a la norma chilena establecida, contenida en el Anexo D de las NCh 440/1 y NCh 440/2.

Para la certificación de los requisitos de seguridad de los subsistemas de ascensores históricos, el responsable del servicio, previo a la autorización para la puesta en marcha del Sistema, deberá contar con un certificado otorgado por una empresa con experiencia en construcción, mantención y/o reparación de ascensores, que señale que se da cumplimiento a las medidas de seguridad definidas en este reglamento, así como a su Plan de Mantención, teniendo en consideración sus particulares atributos y valores patrimoniales. Esta certificación deberá contar con un informe técnico donde se identifique y evalúe el Sistema inspeccionado.

TITULO VI FISCALIZACION Y CONTROL

Artículo 27°- De la fiscalización y control.

La fiscalización del cumplimiento de las normas establecidas en el presente reglamento estará a cargo de Carabineros de Chile, Inspectores Municipales y/o del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Lo anterior, es sin perjuicio de los controles que se establezcan en los contratos que se suscriban para la operación de los sistemas.

TÍTULO VII DE LAS GARANTIAS DE LOS SERVICIOS

Artículo 28°- Constitución de Garantías

Para hacer efectiva la responsabilidad de los responsables de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros por Sistemas, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o las bases de los procesos concursales a que haya lugar y los instrumentos jurídicos que se suscriban para la operación de los servicios, podrán establecer la exigencia de constitución de garantías de correcta y fiel prestación del servicio que podrá consistir en una boleta bancaria, un vale vista, una póliza de garantía o un certificado de fianza.

Artículo 29°. - Del procedimiento de constitución renovación y cobro de las garantías

Una vez autorizado e inscrito el servicio en el Registro Nacional, el responsable de servicio deberá hacer entrega a la Secretaría Regional Ministerial respectiva o a quien corresponda, según se establezca en los instrumentos jurídicos que se suscriban para la operación de los servicios, de la garantía de correcta y fiel prestación del servicio.,

La garantía de correcta y fiel prestación del servicio deberá ser renovada durante el periodo de renovación del servicio dentro del plazo de 10 días hábiles desde que es notificada la resolución que autoriza renovación de la inscripción del servicio en el Registro Nacional.

En caso de que la Subsecretaría de Transportes efectúe el cobro total o parcial de la garantía de correcta y fiel prestación del servicio, el responsable de servicio deberá entregar a la Secretaría Regional una nueva garantía por el mismo monto y vigencia, que reemplace la anterior.

TÍTULO VIII DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 30°- En las bases de los procesos concursales a que haya lugar, o los instrumentos jurídicos que se suscriban para la operación de los servicios, se establecerán las infracciones y sanciones que el incumplimiento de las obligaciones genere, así como los procedimientos para su aplicación y el cobro de las garantías, en caso que procedan.

TÍTULO IX DE LOS SEGUROS

Artículo 31°- El prestador de servicio deberá contar con una póliza de seguro para responder por eventuales daños que puedan ocasionarse tanto a terceros, con ocasión de la operación de los servicios, así como por los daños y perjuicios que pudieran producirse en las instalaciones.

Los montos, beneficiarios y demás condiciones de estos seguros quedarán claramente establecidas en las bases de licitación, concesión, contratos o cualquier otro instrumento jurídico pertinente.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo Primero Transitorio: El presente reglamento entrará en vigencia a contar de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo Segundo Transitorio: En el caso de los teleféricos y ascensores que se encuentren operando a la fecha de publicación del presente reglamento, éstos deberán presentar la solicitud de inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de pasajeros en un plazo de tres meses contados desde la referida fecha de publicación, plazo que tratándose de ascensores históricos se extiende a doce meses.

En estos casos, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones correspondiente a la región donde se encuentre ubicado el sistema podrá entregar un certificado de inscripción provisorio hasta por un plazo de seis meses, prorrogables por tres meses más, periodo en que el solicitante deberá acreditar el cumplimiento de la normativa vigente. En el caso de los ascensores históricos el plazo del certificado de inscripción provisorio será de hasta quince meses, prorrogables por tres meses más.