



TOMADO RAZÓN
 Fecha : 25/11/2020
 Jorge Andres Bermudez Soto
 Contralor General



AUTORIZA CONTRATACIÓN DIRECTA Y APRUEBA CONTRATO PARA EL OTORGAMIENTO DE SUBSIDIO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO REMUNERADO DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE PUNTA ARENAS, DE LA REGIÓN DE MAGALLANES Y DE LA ANTÁRTICA CHILENA.

SANTIAGO, 23 de junio de 2020

DECRETO N°43

VISTO: Lo dispuesto en el Decreto Ley N° 557, de 1974; el D.F.L. N° 279, de 1960 y el D.F.L. N° 343, de 1953, ambos del Ministerio de Hacienda; la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado N° 18.575, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el D.F.L. N° 1-19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la Ley N° 19.880; el D.F.L. N° 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito N° 18.290; la Ley N° 20.378, que "Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros"; la Ley N° 21.192, que Fija el Presupuesto para el Sector Público para el año 2020; el DS. N° 19, del año 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; el Decreto Supremo N° 4, de 2010, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y Hacienda; el Decreto N°61 de 2016, el Decreto N° 135, de 2016 y el Decreto Exento 3513 de 2016, todos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; el Decreto Exento N° 1148 de 2020, del mismo Ministerio; la Resolución N° 7 y N° 8, ambas de 2019 y de la Contraloría General de la República; y demás normativa aplicable.

JGC/JDC/GSW/XBM/AAR/PSS/FAA/KCA/CGC/RVR/PSD/DZV

MINISTERIO DE HACIENDA ORCINA DE PARTES		
RECIBIDO		
CONTRALORÍA GENERAL TOMA DE RAZÓN		
RECEPCIÓN		
DEPART. JURÍDICO		
DEPT. T. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
SUB DEPTO. C. CENTRAL		
SUB DEPTO. E. CUENTAS		
SUB DEPTO. C. P. Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. OP. U. y T.		
SUB DEPTO. MUNICIPI.		
REFRENDACIÓN		
REF. POR \$.....		
IMPLTAC.....		
ANOT. POR \$.....		
IMPLTAC.....		
DEDUC. DFO.....		



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

CONSIDERANDO:

1. Que, en virtud de la Ley 20.378, citada en el Visto se ha creado un mecanismo de subsidio de cargo fiscal, destinado a compensar los menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

2° Que, el artículo 5° de la ley antes referida, establece que, en las mismas zonas contempladas en los artículos 3°, literal b) y 4°, podrán destinarse recursos de subsidios, sobre la base de criterios de impacto y, o rentabilidad social, a financiar una serie de subsidios y programas, entre los que se cuentan "*(...)un subsidio orientado a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país; subsidios que promuevan el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, cuando el uso del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país*", en adelante "Subsidio de Zona Extrema".

3° Que, en el marco de la regulación de los denominados subsidios de zona extrema, el año 2016 se convocó a un proceso de licitación pública para el otorgamiento de subsidio a la prestación del servicio de transporte público urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena; la que concluyó con la suscripción y aprobación del correspondiente contrato con la empresa Inversiones Australes SpA, mediante el Decreto Exento N° 3513 de 2016, citado en el Visto.

4° Que, mediante Decreto Exento N° 1148 de 2020, que se cita en el Visto, se declaró el término anticipado y unilateral del contrato suscrito con la empresa Inversiones Australes SpA referido en el considerando 3° precedente; requiriéndose – para la continuidad del servicio- recurrir al trato directo de la contratación del otorgamiento de subsidio de la ley N° 20.378 de los servicios de transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, de la región de Magallanes y de la Antártica Chilena.

5° Que, en relación con la necesidad de esta contratación directa, se ha recibido el Memorándum DTPR N° 1802 de 2020, al que adjunta una minuta elaborado por la División de Transporte Público Regional, en adelante "DTPR" y "la Minuta", respectivamente en la que se exponen antecedentes técnicos y jurídicos, que sirven de fundamento para la contratación directa de los servicios de otorgamiento de subsidio para la prestación de servicios de transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas. Dicha minuta se adjunta como anexo del presente acto administrativo.

6° Que, para iniciar el análisis de la contratación directa de estos, es relevante exponer el contexto en el que éstos se han desarrollado entre el año 2017 y 2020, citando para ello la Minuta de la DTPR, la que expone:



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

“ANTECEDENTES GENERALES:

CONTEXTO EN EL QUE SE DESARROLLA LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE PUNTA ARENAS EN EL PERIODO 2017-2020.

A contar del año 2017 se implementó en la ciudad de Punta Arenas un Contrato de Otorgamiento de Subsidio a la Prestación del Servicio de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros, en adelante “El Contrato”.

Este contrato se suscribe en el marco del artículo 5° de la Ley N° 20.378 que Crea un Subsidio para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros y que establece el denominado “Programa de Apoyo al Transporte Regional”, y entre otros subprogramas incorpora subsidios que promuevan el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, cuando el uso del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país y que se denominan “Subsidios de Zonas Extremas”.

Es entonces en el contexto de estos subsidios de Zonas Extremas, establecidos para mejorar el transporte público e incentivar su uso, en el que se suscribe el contrato en referencia, cuya operación se inicia en el mes de enero de 2017.

Sin embargo, el contrato que precedió a esta contratación adoleció de serios problemas en su ejecución, no solo en el ámbito del cumplimiento de las obligaciones expresamente contraídas; sino que también en otros ámbitos que, en definitiva, influían gravemente en la estabilidad de la empresa y por ende, en su capacidad para proyectar la continuidad de los servicios hasta la expiración de su vigencia en el mes de enero de 2022.

Por estas razones, mediante el Decreto Exento N° 1148 de 2020, se puso término de manera unilateral y anticipadamente al mencionado contrato, por exigirlo así el interés público; conforme los términos establecidos en el numeral 3. de la cláusula décimo octava de dicho instrumento.

Cabe indicar que es de suyo relevante, efectuar al menos una breve reseña de las razones que configuraron la afectación al interés público, que llevó al término anticipado del contrato que precede a este; con la finalidad de exponer la situación que ha hecho especialmente urgente concurrir a la contratación directa de los servicios y que – en definitiva– es uno de los elementos que define la naturaleza de esta negociación.

En efecto, en el Anexo de este acto, se detallan los antecedentes en que se fundamentó el término anticipado del Contrato suscrito con la empresa Inversiones Australes SpA, y que detonó la necesidad de recurrir a la presente contratación directa.



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

En este sentido la ejecución contractual y la operación de los servicios de transporte público de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, a cargo de la empresa Inversiones Australes SpA, presentaba una situación límite respecto a los siguientes ámbitos:

a. En cuanto a la flota operativa:¹

De una flota ofertada de 84 buses, al mes de mayo de 2020, la situación era la siguiente:

- *43 buses no operativos y 41 buses en operaciones.*
- *De los 43 buses No Operativos, se puede detallar lo siguiente:*
 - *17 buses estaban en esa misma condición desde el año 2019 y los otros 26 estaban operando el año 2019.*
 - *9 vehículos se encuentran sin revisión técnica desde el año 2019*

b. En cuanto a los índices de cumplimiento de la calidad de los servicios:²

El Contrato establecía tres indicadores de cumplimiento para la evaluación de la calidad de prestación de los servicios, a saber

- *ICF (indicador de cumplimiento de frecuencia)*
- *IR (indicador de regularidad)*
- *IP (indicador de puntualidad)*

La expectativa de cumplimiento de estos indicadores de operación es que sus porcentajes sean lo más cercano al 100%; sin embargo, durante la Etapa de Régimen, estos reportaron valores muy por debajo de lo requerido, indicándose a continuación los índices más bajos presentados:

	ICF Diciembre 2019	IR Noviembre 2019	IP Marzo 2018
<i>En Etapa de Régimen</i>	67%	55%	55%

¹ Minuta Anexo 1, Anexo Técnico

² Minuta Anexo 1, Anexo Técnico



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

c. En cuanto a los procesos sancionatorios:³

Cabe indicar que el Contrato que antecede a esta contratación se encontraba en una situación de borde frente a la aplicación de la caducidad de su contrato, con el consiguiente riesgo de término anticipado de aquel.

d. En cuanto a la experiencia de viaje de los usuarios y su percepción del servicio:⁴

Durante la ejecución del Contrato se denunciaron, tanto a través de diversas instancias - como la Oficina de Información, Reclamos y Sugerencias (OIRS) de la Seremitt respectiva, el Consejo Regional (CORE) de la Región de Magallanes y la Antártica Chilena y de la prensa local - múltiples denuncias y reclamos sobre irregularidades y malas prácticas que repercutían negativamente en la experiencia de viaje de los usuarios y por sobre todo en su seguridad durante el viaje.

Entre estas situaciones, cuentan el mal estado de los buses (reemplazo de parabrisas dañados por otros fuera de norma, frenos en mal estado, buses sin calefacción y dotados de espejos planos, en desmedro de retrovisores convexos que aportan una mayor visibilidad y seguridad al conducir).

Cabe indicar que los desperfectos en los buses, lejos de haberse resuelto, se han acentuado. Actualmente, según el testimonio de representantes del sindicato de conductores, la empresa sólo dispone de 50 buses operativos de los cuales 40 presentan problemas mecánicos graves.

*De estos mismos problemas y otros, dan cuenta numerosas notas de prensa local, ratificadas a través de las estadísticas e información que maneja la autoridad sobre cada uno de estos temas.*⁵

*La situación de la empresa Inversiones Australes SpA llegó a revestir tal gravedad en el contexto regional y prioridad para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que, el día 13 de agosto de 2019, el **Subsecretario de Transportes don José Luis Domínguez Covarrubias** asistió a la sesión ordinaria N° 57, de la Comisión de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados.*

En dicha sesión el señor Subsecretario expuso sobre el estado de cumplimiento del contrato de subsidio adjudicado a la empresa

³ Antecedentes en Anexo 3 de la Minuta

⁴ Antecedentes en Anexo 4 y 5 de la Minuta

⁵ Antecedentes en Anexo 4 de la Minuta



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

Inversiones Australes SpA que opera el transporte mayor en Punta Arenas.

En su exposición señala que dicha empresa es el único operador de transporte público mayor urbano, con 84 buses inscritos, en el marco de programa de apoyo a zonas extremas. Precisa además que fue licitado en octubre de 2016 e inició operaciones en enero de 2017, por un plazo de 5 años, que vence en 2022.

En esa ocasión se analizaron los escenarios de solución de la problemática discutida, pasando las dos soluciones factibles, por el hecho que Inversiones Australes SpA no siguiera operando el contrato hasta la expiración de su fecha de vigencia el año 2022.

En ese contexto las alternativas eran el término anticipado del contrato o la cesión de este.

e. Otras situaciones que afectaron a la estabilidad del contrato y continuidad del servicio

A lo anteriormente expuesto, se agrega la existencia de demandas y embargos recaídos sobre los pagos del subsidio asociado al Contrato, en sede civil y laboral; así como la existencia de deudas en el pago de las cotizaciones previsionales y de cuotas de créditos a través de los que se financió la adquisición de 23 buses de la flota, informadas por la propia empresa a través de una carta remitida por su gerente general a la autoridad Ministerial. Cabe indicar además que existen numerosas comunicaciones de diversas autoridades locales – Alcalde, Intendente, Consejeros Regionales y Diputados- dirigidas al Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, mediante las cuales se hace presente la preocupación por el mal funcionamiento de la empresa Inversiones Australes SpA, los riesgos a los que están expuestos los pasajeros y personal de conducción y la necesidad de adoptar medidas en relación a ello.⁶

f. Negociaciones de la empresa operadora Inversiones Australes SpA destinadas a ceder el Contrato y/o sus activos a un tercero.

*Ya desde inicios del año 2019 la empresa Inversiones Australes SpA comenzó a dar señales, tanto a sus trabajadores como a la propia Autoridad de Transportes, de su intención de ceder el contrato a la empresa Ascendal Group Chile SpA. En efecto, la Empresa Inversiones Australes SpA, hacía ya tiempo manifestaba y demostraba que carecía de la capacidad operacional, técnica y financiera que le permita seguir ejecutando el Contrato; y **producto de ello, contactó y desarrolló una serie de tratativas con la empresa Ascendal Group Chile SpA, destinadas a que dicha empresa se hiciera cargo de la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas.**"*

⁶ Antecedentes en Anexo 5 de la Minuta



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

7° Que, es en el contexto expuesto en el considerando precedente que la empresa Inversiones Australes SpA, comenzó a mediados del año 2019 a realizar conversaciones con la ya citada empresa **Ascendal Group Chile SpA**, en orden a dejar la operación de los servicios del Contrato.

En efecto, conforme lo expone el documento elaborado por la DTPR *"...según lo señaló la propia empresa en reuniones y comunicaciones escritas, la primera alternativa analizada fue la cesión del contrato a **Ascendal Group Chile SpA**– alternativa que fue informada a este Ministerio, en atención a que para que esta opere se requiere de la aprobación de esta autoridad, según se expone en la Minuta de la DTPR; ejecutando para ello una completa agenda de trabajo que consideró visitas a terreno, recopilación de información de la empresa, reuniones con acreedores de ésta, entre otras.*

*Cabe indicar que, ambas empresas – Inversiones Australes SpA y Ascendal Group Chile SpA- informaron al Ministerio, a través de su División de Transporte Público Regional, **del acuerdo alcanzado en orden la cesión del Contrato, mediante comunicación fechada 5 de agosto de 2019 , en la que además se indicaba que se velaría por la continuidad operacional de los servicios.***

En este sentido la empresa Inversiones Australes SpA, con posterioridad a la fecha del acuerdo señalado, manifestó siempre estar trabajando de manera sostenida a contar del mes de agosto de 2019, en establecer los detalles del acuerdo cesión alcanzado. Para ello, la propia empresa Inversiones Australes SpA organizó una completa agenda de trabajo con la potencial cesionaria del contrato que incluyó visitas a terreno, entrevistas con acreedores y reuniones de trabajo con los equipos de trabajo de este Ministerio.

Posteriormente, de acuerdo a la información recibida, no habiendo sido viable la cesión del Contrato – entre otras razones por el pasivo de la Empresa, acumulación de sanciones administrativas y mal estado de mantención de los buses- se habrían analizado varias alternativas, tales como la adquisición de la empresa.

Sin embargo, de acuerdo a lo informado por Inversiones Australes SpA, mediante su carta fechada 26 de diciembre de 2019, dichas tratativas preliminares concluyeron sin éxito; manteniéndose la operación de Inversiones Australes SpA, existiendo – como se ha indicado- una serie de hechos y circunstancias que en definitiva concluyeron con la terminación anticipada del contrato suscrito entre aquella y este Ministerio, según ya se indicó.

Con posterioridad a esto, la situación de la operación de los servicios de transporte en la ciudad de Punta Arenas se tornó aún más crítica – tal como se indica en la primera parte de esta minuta y de sus anexos- perjudicando gravemente el interés público comprometido en el Contrato; razón por la cual, la Autoridad debió poner término anticipado, de manera unilateral y por



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~exigirlo así el interés público, al Contrato cuya vigencia se extendía hasta el 5 de enero de 2022.~~

Esto, con la finalidad de velar por el cumplimiento eficaz de la política pública que está a la base de la ley N° 20.378 en cuya ejecución se ha implementado este contrato en la ciudad de Punta Arenas, con la precisa finalidad de mejorar los servicios de transporte público y de incentivar su uso en la ciudad de Punta Arenas; así como de velar porque el ejercicio de la función pública encomendadas al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se ejerzan con apego a los principios de eficiencia, eficacia y propendiendo al Bien Común."

8° Que, en razón de lo expuesto y conforme concluye la Minuta tenido a la vista *"...se ha definido la necesidad de recurrir a la contratación directa de servicios de transporte público para la ciudad de Punta Arenas; previendo que esta se concrete con la debida antelación que se requiere para implementar un adecuado proceso de transición entre contratos, a contar del día 1° de septiembre de 2020"*; agregando a continuación que *"...En este sentido, se ha definido contratar a la empresa Ascendal Punta Arenas SpA, teniendo como fundamento para ello, las razones que se pasarán a exponer a continuación."*

9° Que, en este sentido, se ha definido contratar a la empresa **Ascendal Punta Arenas SpA**, teniendo como fundamento para ello, las razones que se pasarán a exponer a continuación y que se encuentran contenidas en la Minuta DTPR:

"....FUNDAMENTOS DE DERECHO DEL TRATO DIRECTO: MARCO LEGAL Y REGLAMENTARIO DE COMPETENCIAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

a. Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado ("LOCBGAE")

El artículo 9 de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado ("LOCBGAE"), aplicable al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por encontrarse dentro de aquellos organismos contemplados en el Título I del mismo cuerpo normativo; dispone que:

"Los contratos administrativos se celebrarán previa propuesta pública, en conformidad a la ley.

El procedimiento concursal se regirá por los principios de libre concurrencia de los oferentes al llamado administrativo y de igualdad ante las bases que rigen el contrato.

La licitación privada procederá, en su caso, previa resolución fundada que así lo disponga, salvo que por la naturaleza de la negociación corresponda acudir al trato directo".

Cabe precisar, que no existiendo una regulación legal específica relativa a los procedimientos y modalidades para proceder en este tipo de contratos, se debe aplicar a la normativa supletoria y de carácter general, sumando a ello



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

===== *la normativa reglamentaria que se contiene en el Decreto Supremo N° 4/2010 de este Ministerio y al que más adelante se hará referencia.*

Conforme a lo anterior, debemos entender que si bien nuestro sistema de contratación pública, consagra la Licitación Pública como regla general, en casos excepcionales cuando la naturaleza de la negociación lo haga necesario, se puede recurrir a la contratación directa.

Siguiendo con esta idea, bien cabe respaldar lo señalado citando el criterio que al respecto mantiene Contraloría General de la República, entre otros, en Dictamen N° 21.157, del año 2013, estatuyendo que "(...) la disposición prevista en el actual artículo 9° de la ley N° 18.575 fue fijada con el propósito de agregar en este último texto legal algunas reglas básicas para la celebración de los contratos administrativos -como son los acuerdos por los que se consulta-, como asimismo que su inciso tercero, en particular, se incluyó porque se estimó necesario reconocer que existen ciertos casos en que no se justifica exigir la realización de una propuesta pública para la suscripción de esas convenciones, de manera que era conveniente dejar la posibilidad de que el respectivo servicio público pondere los hechos que lo llevan a optar entre la licitación o propuesta pública, la privada o el trato directo, estableciendo una regulación que permita, por una parte, que la Administración pueda actuar y, por otra, que exista un control de la actividad (...)".

El mismo órgano contralor, especifica en qué casos entiende que la naturaleza de la negociación hagan indispensable recurrir al trato directo, estableciendo en Dictamen N° 45.278 de 2000 lo siguiente: "Cabe agregar que la naturaleza de la negociación determina la correspondencia del trato directo en aquellas situaciones en que las circunstancias o características del contrato que se trata de celebrar hacen del todo necesario suscribirlo en forma directa -como el caso en que intempestivamente surge una necesidad que debe ser satisfecha con la mayor urgencia-, o bien hacen innecesario llevar a cabo un proceso de propuesta -como el caso en que se debe adquirir un producto y sólo existe un único proveedor del mismo-".

En este sentido, los hechos descritos en los considerandos anteriores, es decir la ocurrencia de una situación –ejecución- contractual que se ha vuelto insostenible en la comuna de Punta Arenas, convirtiéndose en una urgencia proceder a una nueva contratación; hace que la naturaleza de la negociación asociada a una contratación directa, sea la adecuada para satisfacer a la necesidad de transporte de los habitantes de la referida localidad.

A todo lo ya expresado, debemos agregar la necesidad de dar continuidad a los servicios de transporte público y resguardar los derechos de los usuarios de los mismos, la cual ha sido puesta bajo el ámbito de las funciones públicas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En el mismo sentido se ha manifestado Contraloría General de la República, disponiendo en Dictamen N° 54.108 de 2009 que "(...) corresponde al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el velar por el adecuado funcionamiento del sistema público de transporte de Santiago, y la continuidad de esos servicios concesionados (...)".



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

b. Decreto Supremo N° 4 de 2010, de los Ministerios de Hacienda y de Transportes y de Telecomunicaciones que aprueba el Reglamento del Programa de Apoyo al Transporte Regional.

Complementariamente a las normas generales sobre contratación pública establecidas en la LOGBAE, el artículo 7° del Decreto Supremo N° 4 de 2010, citado; señala en su inciso segundo que:

“Excepcionalmente, el Ministerio o las otras entidades públicas podrán acudir al trato o contratación directa cuando por la naturaleza de la negociación corresponda acudir a dicha modalidad de contratación.”

En consecuencia, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuenta con competencias legales y reglamentarias para recurrir al trato o contratación directa, en consideración a la naturaleza de la negociación asociada al nuevo contrato que debe empezar a ejecutarse a contar del mes de septiembre de 2020.”

10° Que, establecido el ámbito de competencias legales y reglamentarias que asisten a este Ministerio para recurrir al trato directo de los servicios en referencia, corresponde exponer cómo se configura en la especie la causal que concurre para ello y que se encuentran contenidas en la Minuta DTPR:

“...CONFIGURACIÓN DE LA CAUSAL DE TRATO DIRECTO:

LA NATURALEZA DE LA NEGOCIACIÓN QUE JUSTIFICA RECURRIR A LA CONTRATACIÓN DIRECTA.

En este punto se abordarán las razones por las cuáles debe recurrirse al trato o contratación directa del otorgamiento de subsidio para la prestación de servicios de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Punta Arenas; para lo cual se definirán tres elementos que conforman la naturaleza de esta negociación, a saber:

- a. Los servicios requeridos, sus características y el contexto en el que se desarrollan.*
- b. La urgencia con la que se requieren los servicios*
- c. Las características del mercado relevante de los servicios de transporte público de pasajeros prestados mediante buses.*

a. PRIMER ELEMENTO QUE CONFIGURA LA NATURALEZA DE ESTA NEGOCIACIÓN:

EL SERVICIO QUE SE REQUIERE CONTRATAR, SUS CARACTERÍSTICAS Y EL CONTEXTO EN EL QUE SE DESARROLLA

*Cabe en primer término hacer presente que los servicios objeto de este trato directo son servicios que, si bien son prestados por privados, poseen la naturaleza de **servicios públicos y de primera necesidad para los***



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

habitantes de la ciudad de Punta Arenas. Esta condición de servicio público de primera necesidad se torna aún más intensa en consideración a la condición geográfica y climática de la ciudad de Punta Arenas. Además, los servicios materia del contrato son los únicos servicios de transporte público de pasajeros prestados mediante buses en la ciudad de Punta Arenas y en ausencia de estos, no existe alternativa alguna para satisfacer la oferta de transporte mayor.

Por otra parte, la ciudad de Punta Arenas, situada en la zona sur austral de nuestro país, está conformada por las áreas urbanas de la comuna del mismo nombre, la cual es la capital regional de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena. Punta Arenas está ubicada en la costa oriental de la Península de Brunswick, parte del Estrecho de Magallanes, siendo una de las ciudades más australes del mundo.

En este contexto, la situación geográfica de la ciudad de Punta Arenas, hace que esta posea un clima que se caracteriza por muy bajas temperaturas – que en meses de verano promedian los 11° C y en invierno los 2° C, acompañadas de fuertes vientos, lluvias y nieve.

En consecuencia, se trata de un **servicio público y esencial** para el traslado de los habitantes de la ciudad de Punta Arenas, quienes en ausencia de aquellos se verían expuestos a recorrer esos tramos a pie, exponiéndose a las inclemencias del tiempo y poniendo en riesgo - sobre todo en el caso de niños, adultos mayores y otros grupos de riesgo- la integridad de su salud.

Es por esto que el actual sistema de transporte público mayor de la ciudad se regula bajo el programa de Zonas Extremas, que aplica a las zonas más aisladas en nuestro país: las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena y las Provincias de Palena y Chiloé, dado que su uso por parte de los estudiantes de transporte público mayor sería significativamente menor al resto del país de no existir el servicio implementado con los recursos de la Ley 20.378.

Cabe indicar que la última proyección de población, efectuada por el Instituto Nacional de Estadísticas para Punta Arenas, indica una población en el año 2019, de 140.132 habitantes.

Asimismo, en el mismo año, del total de habitantes de la ciudad, el promedio diario de usuarios de transporte público, reportado por la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, fue 12.922 usuarios por día, aunque hubo bastante variación entre los meses. Con ello, se puede estimar que el año pasado, el 9,2% de la población de Punta Arenas, usaba el transporte público a diario. Sin embargo, es relevante mencionar que, según análisis realizado por la División de Transporte Público Regional, la demanda de pasajeros de transporte público en Punta Arenas tiene un grado de correlación directa con la oferta de buses; es decir, cuando se aumenta la flota, también se aumenta la cantidad de pasajeros. En el caso de interrupción de servicios de transporte público en la ciudad, estas personas se verían perjudicadas en su capacidad de movilizarse.

Antes del año 2009, cuando comenzaron los procesos licitatorios que dieron inicio al sistema de transporte público mediante buses en Punta Arenas - también conocido como Vía Austral-, el parque de transporte público mayor



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

~~en la ciudad era prácticamente~~ *inexistente y carecía de un ordenamiento regulado por parte de la autoridad. Sin la existencia de este sistema, los avances y beneficios al transporte público que han sido logrados a nivel nacional – como el uso de la Tarjeta Nacional Estudiantil en todo el territorio en el transporte mayor, y un ordenamiento en las rebajas tarifarias para adultos mayores – no habrían sido percibidos por la población de Punta Arenas.*

Si el sistema actual, suspendiera sus servicios o estos desaparecieran, la población de la ciudad vería gravemente afectado no solo el acceso al transporte público, sino que en última instancia su calidad de vida, en consideración a las inclemencias de su clima que hacen en extremo necesario contar con un sistema de transporte. Es decir, si se revirtiera la situación base que existía antes del otorgamiento del subsidio para la prestación de servicios de transporte público de pasajeros en Punta Arenas, las condiciones exigidas para la implementación de ello volverían a existir, obligando al Ministerio de Transportes buscar una solución en el mismo tenor como el que existe hoy en día.

En vez de ver rebajas en la oferta de transporte público mayor, el Ministerio busca reforzarla a lo largo del país, y los antedichos análisis realizados por la entidad pública dan pruebas de que, con un aumento en la flota (y por lo tanto en el servicio proporcionado) en Punta Arenas, se puede esperar que la cantidad de usuarios del sistema crezca junto a ello. Como se puede ver, cuando se ha logrado aumentar la flota diaria en días laborales, la cantidad de pasajeros también ha subido.

En síntesis, los servicios de transporte público de pasajeros de la ciudad de Punta Arenas se caracterizan por ser:

- **Servicios públicos** – prestados por privados- pero cuya regulación se circunscribe al marco contractual establecido por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, en ejercicio de las competencias legales que le asisten como órgano rector en el ámbito del transporte.
- **Servicios públicos subsidiados**, vale decir a su prestación se asocia el otorgamiento de un subsidio de la ley 20.378 y por ende, se requiere que sean ejecutados íntegra y oportunamente; para dar así cumplimiento eficaz a la política pública de mejora del transporte público en regiones y de incentivo a su uso.
- **Únicos servicios de transporte prestados con buses en la ciudad de Punta Arenas**, por lo que de no prestarse, se configuraría la omisión del Ministerio al ejercicio de las funciones públicas que le han sido encomendadas por el ordenamiento jurídico.
- **Servicios públicos esenciales para la población** de la ciudad de Punta Arenas, en consideración a los especiales factores geográficos y climáticos de la ciudad; por lo la discontinuidad de los servicios impactaría gravemente en la población y en su calidad de vida.



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

*En consecuencia, la naturaleza de la negociación en el caso de esta contratación directa se encuentra constituida por la necesidad de proveer a la población de Punta Arenas de un **servicio público, subsidiado y esencial para que aquella puede desarrollar su vida cotidiana con normalidad, en tanto no existen más servicios de transporte prestados mediante buses.***

b. "SEGUNDO ELEMENTO QUE CONFIGURA LA NATURALEZA DE ESTA NEGOCIACIÓN:

LA URGENCIA

*Corresponde ahora determinar un segundo elemento que configura la naturaleza de esta negociación, y que corresponde a **la urgencia con la que se requiere contratar estos servicios, para que inicien su operación una vez que el operador saliente deje de prestar estos servicios.***

Esta es la razón por la que en este caso debe recurrirse al trato o contratación directa y no a la licitación pública, que es el mecanismo que el marco normativo general aplicable a la contratación pública, ha definido como regla general.

En efecto y dada la urgencia que conforma la naturaleza de esta negociación, los plazos asociados a la sustanciación de una licitación pública, harían ilusorio contar con servicios de continuidad una vez terminada la operación de la empresa saliente. Esto, en tanto, la convocatoria pública implica al menos las siguientes etapas:

- o El diseño de las bases, su aprobación – incluido su control de legalidad a través del trámite de toma de razón.*
- o La publicación de las bases de licitación*
- o La recepción de consultas y sus respuestas.*
- o La eventual tramitación de aclaraciones y/o modificaciones al texto de las bases y anexos.*
- o La recepción de ofertas y su evaluación.*
- o La adjudicación de la oferta que, cumpliendo las exigencias de las bases de licitación, sea más conveniente a los intereses del Ministerio.*
- o La suscripción y aprobación del contrato respectivo.*
- o El período de transición entre el operador saliente y el nuevo operador.*

El transcurso del plazo necesario para la gestión de estas etapas y actos haría de suyo imposible que un nuevo operador pudiera asumir la ejecución del nuevo contrato dentro del plazo que se ha previsto para el término de la operación de la empresa operadora saliente, previsto para el 31 de agosto de 2020; generándose así un grave daño para el sistema de transporte público de la ciudad de Punta Arenas y para su población, en tanto es el único servicio de transporte de pasajeros prestado mediante buses en la ciudad.

*En consecuencia, resulta **urgente suscribir un nuevo contrato recurriendo a un trato directo, en tanto cualquier otra alternativa implica***



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

descontinuar los servicios, toda vez que se ha puesto término al contrato ejecutado por la empresa Inversiones Australes SpA.

c. TERCER ELEMENTO QUE CONFIGURA LA NATURALEZA DE ESTA NEGOCIACIÓN:

EL MERCADO RELEVANTE

Un tercer elemento que forma parte de la naturaleza de esta negociación es la conformación del mercado relevante al que se circunscribe esta contratación.

Para estos efectos, consideraremos como mercado relevante aquel que incluye a todos los servicios de transporte mayor y los prestadores de dichos servicios en la ciudad de Punta Arenas; es decir, todos los servicios que, desde la perspectiva del usuario del servicio, pudieran ser sustitutos del servicio que se requiere contratar.

Además, de considerar a todos los prestadores de servicios, actuales y/o potenciales, que podrían – en el tiempo y la forma requerida- comenzar a prestar estos servicios.

En este sentido y como ya se ha indicado, no existe otro servicio de transporte de pasajeros prestados mediante buses en la ciudad de Punta Arenas. Por otra parte y dada la situación geográfica de la ciudad, no existen tampoco servicios que se presten en ciudades cercanas y que pudieran ser eventuales oferentes en un proceso de licitación que se convocará en este momento.

Asimismo, los otros prestadores de servicios de transporte de pasajeros mediante buses que existen en la ciudad, son servicios rurales corrientes. Este mercado está conformado por 39 empresas y en total reúnen entre todos una flota de 71 buses; vale decir un promedio de 1,8 buses por prestador.

En este escenario, ni aun si todos los operadores de servicios rurales corrientes se interesaran en postular conjuntamente a un proceso de licitación, podrían contar con la flota requerida de 84 buses. Lo que importaría además que, se descontinuaría la oferta de servicios rurales corrientes.

A continuación se expone tabla con el resumen de la oferta de buses en la ciudad de Punta Arenas:

Parque de Buses Corrientes en la Región de Magallanes, abril 2020.			
TIPO DE SERVICIO			
Rural Corriente		Urbano Corriente	
Parque	Antigüedad Promedio	Parque	Antigüedad Promedio



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

Región de Magallanes y la Antártica Chilena	71	7,3	84	7,8
	39 empresas; promedio por empresa 1,8 buses.		Flota requerida para el contrato de servicios urbano	

De acuerdo a lo expuesto en los tres puntos anteriores se ha establecido la necesidad de recurrir al trato directo de los servicios requeridos, fundado en la naturaleza de la negociación y en los tres elementos que la conforman en el caso analizado.

A continuación, se procederá a indicar cuáles son las razones para determinar a la empresa con la que se contratarán los servicios.

11° Que, establecidos los elementos que configuran la naturaleza de la negociación y que permiten recurrir al trato directo de los servicios, corresponde a continuación exponer las razones en las que se fundamenta la definición de la empresa que asumirá la operación de los servicios de transporte público de pasajeros mediante buses en la ciudad de Punta Arenas. En otras palabras, en este punto se expondrán, de acuerdo a lo expuesto en la Minuta DTPR, los fundamentos que hacen que se contrate con la empresa Ascendal Punta Arenas SpA y no con cualquier otra entidad:

“DETERMINACIÓN DE LA CONTRATACIÓN DIRECTA DE LA EMPRESA ASCENDAL PUNTA ARENAS SpA

a. RESPECTO A ASCENDAL PUNTA ARENAS SpA

En relación a este punto, es necesario recordar lo expuesto en la primera parte de esta minuta, respecto a que durante el año 2019, las empresas Inversiones Australes SpA y Ascendal Group Chile SpA (Tower Transit Group) desarrollaron una serie de tratativas destinadas a que esta última se hiciera cargo de la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas; según más adelante se detallará.

Ahora bien, es relevante aclarar que las dos empresas ya mencionadas - Ascendal Group Chile SpA y Ascendal Punta Arenas SpA- se relacionan con Tower Transit Group, empresa multinacional experta en transporte público a nivel mundial.

En efecto, la empresa Ascendal Group SpA corresponde a un “spin off” y que corresponde a lo que en principio nace como una extensión de Tower Transit Group; básicamente, como una división subsidiaria de la primera, pasando luego a convertirse en una nueva empresa.

Por otra parte, la empresa Ascendal Group Chile SpA ha constituido Ascendal Group Punta Arenas SpA, según consta en la escritura pública otorgada con fecha 15 de abril de 2020, ante el Norario Público titular de la quinta Notaría



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

===== *de Santiago, don Patricia Raby Benavente, y cuyo extracto fue inscrito fojas 24851 número 12604 del Registro de Comercio de Santiago.*

Sin embargo, todas estas empresas son parte del mismo conglomerado liderado por Tower Transit Group.

En este sentido, los equipos de trabajo de estas empresas en Chile son los mismos y en términos organizacionales comparten proyectos, objetivos, valores corporativos y equipos de trabajo con Tower Transit Group.

Aclarado lo anterior, es posible señalar que existe comunicabilidad de experiencia entre las tres empresas indicadas.

b. EXPERIENCIA RELEVANTE EN LA OPERACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

La Empresa Ascendal Punta Arenas SpA, tal como se indicó anteriormente, comparte los equipos de trabajo y la experiencia en la ejecución de proyectos de Tower Transit Group. En efecto, los profesionales que integran los equipos de trabajo de Ascendal Punta Arenas SpA, son especialistas en el ámbito del transporte público de pasajeros a nivel mundial, con vasta experiencia en la implementación de proyectos referidos a dicho ámbito.

Para la mejor ilustración de este punto, a continuación se presenta el equipo de profesionales que se desempeñará en la operación del Contrato, con sus cargos o tareas en el marco organizacional de Tower Transit Group (Ascendal Group):

EQUIPO DE TRABAJO Y CARGO	
PROFESIONAL	CARGO
<i>Adam Leishman</i>	<i>Fundador y Presidente Ejecutivo, Ascendal Group</i>
<i>Andrew Gibson</i>	<i>CFO (Chief Financial Officer)</i>
<i>Tony Williamson</i>	<i>CEO, Ascendal Group LATAM</i>
<i>Marcel Cornejo</i>	<i>COO (Chief Operations Officer) LATAM</i>
<i>Georgia Fleitlich</i>	<i>Senior Manager de Gestión de Activos</i>
<i>Jonathan Ziebart</i>	<i>Director de Desarrollo de Negocios</i>
<i>Nicoletta Gennaro</i>	<i>Gerente de Marketing</i>
<i>Carlos Botello</i>	<i>Director, Ascendal Group México</i>
<i>Leonardo Bustos</i>	<i>Modelador Financiero</i>
<i>Eric Martin</i>	<i>Asesor para Ascendal Group Chile</i>

Asimismo se inserta a continuación el Organigrama de Ascendal Punta Arenas SpA:

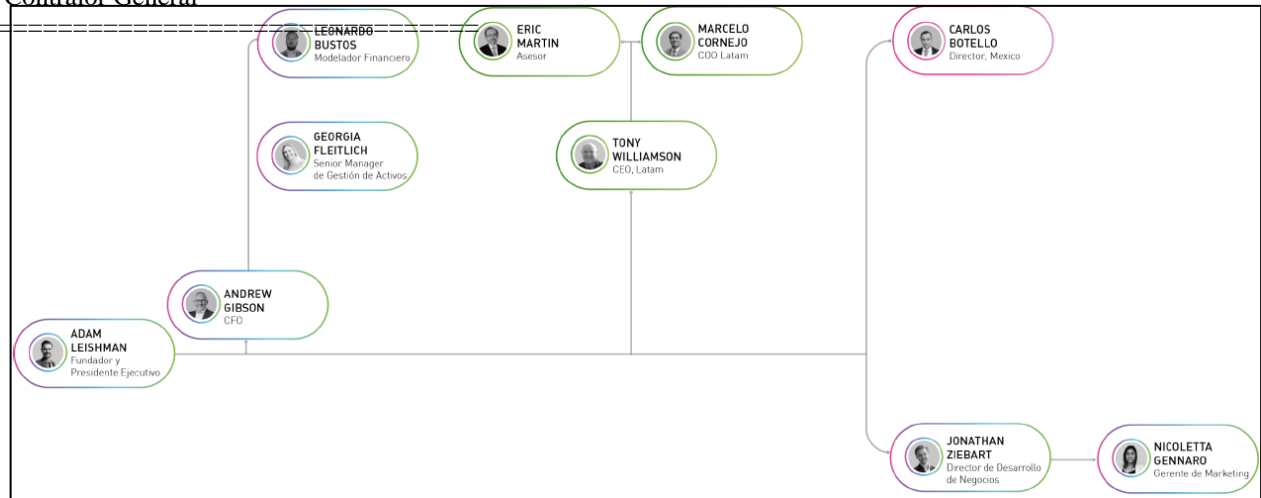


TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General



Cada uno de los profesionales que se individualizan precedentemente, tienen una amplísima experiencia en la ejecución de tareas asociadas a la financiación, operación y mejoramiento operacional de sistemas de transporte público alrededor del mundo.

Entre los proyectos internacionales en los que destaca la participación de uno o más de sus integrantes, cuentan, entre otros:

- *Participación de Adam Leishman, en proyecto de operación de buses urbanos en Singapur, actuando en representación de la empresa inglesa Tower Transit Group*
- *Participación de Jonathan Ziebart y Adam Leishman, en el proyecto de aumento en más de un 50% en 18 meses, de flota de buses de transporte urbano en Inglaterra, en representación de la empresa Tower Transit Group*
- *Participación de Jonathan Ziebart en la operación de la red nacional de autobuses en Panamá, en representación de Tower Transit Group*
- *Participación de Leonardo Bustos en el proyecto de operación de corredores complementarios de autobuses en Lima, Perú*
- *Participación de Tony Williamson, en la gestión ejecutiva de sistemas de autobuses en Vietnam, en representación de Tower Transit Group*

Por otra parte y en el ámbito nacional, el equipo cuenta con la participación del profesional Eric Martin, experto en proyectos de infraestructura y concesiones, tanto de obras públicas como de vías para la prestación de servicios de transporte público. En efecto, el señor Martin González cuenta con más de 25 años de experiencia desempeñándose en el Ministerio de Obras Públicas y su Coordinación de Concesiones y en el Directorio de Transporte Público Metropolitano –DTPM- del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

De igual forma, los integrantes del equipo de Ascendal Punta Arenas SpA poseen experiencia en otras empresas que operan sistemas de transporte urbano de buses, donde han ejecutado tareas asociadas con operaciones de logística a través de la participación de Marcelo Cornejo, quien trabajó como Gerente de Operaciones en Inversiones Alsacia.



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~Ascendal Group Chile SpA~~ (Tower Transit Group) también participó en el último proceso de licitación de Transantiago en 2017, siendo claves en ese proyecto los profesionales Marcelo Cornejo, Tony Williamson, Jonathan Ziebart, Nicoletta Gennaro y Adam Leishman.

En cuanto a la experiencia del equipo, en administración de las operaciones, el equipo cuenta con experiencia en administración financiera y de activos en Europa, América, África, y Asia, incluyendo la gestión de fondos de capital transfronterizos en América Latina y cumplimiento con marcos regulatorios en mercados latinoamericanos. En estos puntos se destacan particularmente los profesionales Andrew Gibson, Carlos Botello, y Georgia Fleitlich; en el ámbito de planificación financiera y pronóstico operativo para sistemas de transporte público mayor en América Latina y en otros mercados emergentes, se destacan particularmente Eric Martin, Marcelo Cornejo, Tony Williamson, y Leonardo Bustos; y en relaciones públicas centradas en el rubro de transporte público en Chile, en el que se destaca Nicoletta Gennaro.

En síntesis, el equipo de trabajo que tendrán a su cargo la operación del contrato de prestación de servicios de transporte público de pasajeros en Punta Arenas, resulta inmejorable en términos de su formación y experiencia en las materias necesarias para llevar adelante un proyecto de esta naturaleza.

**c. VENTAJA COMPARATIVA QUE DEFINE LA CONTRATACIÓN
DIRECTA DE ASCENDAL PUNTA ARENAS SpA:**

**CONOCIMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA
CIUDAD DE PUNTA ARENAS**

Tal como ya se ha expuesto, durante el año 2019, los equipos de trabajo de Ascendal Group SpA llevaron a cabo un proceso de negociación con la empresa Inversiones Australes SpA, operador saliente; cuyo objeto era entregar la operación del contrato – a través de la cesión del contrato, compra de activos u otros mecanismos-.

Lo anterior fue puesto en conocimiento de este Ministerio, realizándose reuniones de trabajo destinadas a la entrega de información asociada al contrato con la participación de los equipos de trabajo de ambas empresas.

En dicho contexto, es que consta al equipo de trabajo de la División de Transporte Público Regional, que un equipo de trabajo de la empresa Ascendal Group Chile SpA – los mismos que integran el equipo de Ascendal Punta Arenas SpA- ejecutaron un programa de trabajo que consideró que los equipos de dicha entidad realizarán:

- *La revisión y análisis del Contrato suscrito por este Ministerio y la empresa Inversiones Australes SpA*
- *Visitas a terreno en la ciudad de Punta Arenas, revisando la operación de los servicios, sus condiciones de operación y características.*
- *Revisión de la flota y principales dificultades de su mantenimiento y operación.*
- *Entrevistas con equipos de trabajo.*



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

- o ~~Entrevistas con contrapartes técnicas de este Ministerio, a nivel central y regional.~~
- o Entrevistas con acreedores de la empresa operadora
- o Revisión de estado de fiscalizaciones y procesos sancionatorios de la empresa operadora.

Ha sido la propia empresa Inversiones Australes SpA quien al suscribir un acuerdo de cesión del Contrato a la empresa Ascendal Group Chile SpA, con fecha 5 de agosto de 2020⁷ informó a este Ministerio, a través de su División de Transporte Público Regional, de la adopción del mismo y de la voluntad de trabajar en un proceso que asegurar la continuidad operacional de los servicios.

Sin embargo, como ya se indicara, a través de su carta de 26 de diciembre de 2019, Inversiones Australes SpA informa que el proceso de cesión no había tenido éxito. Asimismo, la empresa Ascendal Group Chile, a través de su carta fechada 6 de noviembre de 2019, **expone su interés de participar en el mercado nacional; señalando que a través del proceso llevado a cabo han adquirido un conocimiento transversal del sistema de transporte público de pasajeros de la ciudad de Punta Arenas.** En este sentido, indican conocer "(...) especialmente sus debilidades, urgencias y requerimientos- en base al estudio realizado in situ de sus recorridos, niveles de cumplimiento de indicadores de los servicios de buses; sumando a lo anterior nuestra experiencia, capacidad de operación y capacidad financiera para mejorar en forma sustancial y gradualmente la flota actualmente en uso y la prestación de los servicios de transporte, por lo que hacemos presente nuestra disposición para ayudar a proveer dicho servicio de transporte público de pasajeros en la referida ciudad, bajo los mecanismos que permita la institucionalidad y legislación vigente".

En este contexto, la Empresa Ascendal Punta Arenas SpA, posee una ventaja comparativa en relación a cualquier otro contratante, para la operación del sistema de transporte público de pasajeros de la ciudad de Punta Arenas; ya que, cualquier proceso de negociación o due dilligence implica la obtención de información referida, precisamente, a los temas necesarios para la futura operación del negocio en cuestión.

En ese sentido, resulta un hecho cierto, el conocimiento que el equipo de Ascendal Punta Arenas SpA posee respecto de la operación de los servicios de transporte prestados en la ciudad de Punta Arenas, de sus dificultades, urgencias y medidas requeridas, que excede las expectativas que podrían tenerse respecto de cualquier otro contratante que no hubiera participado del proceso al que se ha hecho antes referencia.

Esto, pone a la Empresa Ascendal Punta Arenas SpA en una posición de conocimiento del Sistema de Transportes de la ciudad de Punta Arenas, que otros potenciales prestadores de servicios, no poseen y que constituye una ventaja comparativa objetiva y cierta; en orden a poder asumir la operación de los servicios con mayor rapidez y eficiencia que cualquier otro proveedor de los mismos servicios.

d. CONDICIONES CONTRACTUALES RELEVANTES

MEJORA DE LA FLOTA Y FINANCIAMIENTO PARA SU ADQUISICIÓN

⁷ Texto contenido en el Anexo 6 de la Minuta



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

Finalmente, cabe además indicar que la empresa Ascendal Punta Arenas SpA se ha manifestado conforme a la incorporación de condiciones contractuales que permiten mejorar uno de las principales dificultades que presenta el sistema de transporte público de la ciudad de Punta Arenas y que se refiere al estado en que se encuentran los buses que conforman la flota. En efecto, basta efectuar una revisión de la prensa local para constatar la existencia de accidentes protagonizados por buses, asociados a las malas condiciones de mantenimiento de los buses; o incluso del temor que afecta a los usuarios y conductores frente al estado de los buses⁸.

Frente a esta problemática, el nuevo contrato que se suscribirá con Ascendal Punta Arenas SpA incorpora mejoras tendientes a elevar los estándares de servicios, incorporando una flota integrada por 70 buses nuevos; lo que en consideración al estado actual de los vehículos que conforman la flota de Inversiones Australes SpA, representa una necesidad urgente.

En efecto, las condiciones de los buses de la flota se ha visto debilitada por una falta de mantención preventiva, lo que ha conllevado que un gran porcentaje de la flota que fue pactada en el contrato con Inversiones Australes SpA - de 84 buses- presenta tal estado de daños que está considerada como una pérdida total.

A mayor abundamiento la Empresa, de acuerdo a la carta que le dirige la empresa Marcopolo S.A., fechada 1 de abril de 2020, cuenta con la asistencia de financiero de BNDES a las exportaciones de bienes brasileños – buses- para Sistema de Transporte Público de la ciudad de Punta Arenas – Chile. Este financiamiento asciende hasta el monto de US\$ 8.400.000,00.”

12° Que, de acuerdo a los antecedentes expuestos, se concluye que la contratación directa del otorgamiento de subsidio para la prestación de servicios de transporte público de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, con la empresa Ascendal Punta Arenas SpA, se encuentra debidamente fundada, en tanto:

- Se enmarca dentro de las facultades legales y reglamentarias que le asisten a este Ministerio.
- La negociación posee una especial naturaleza, en cuanto al servicio, la urgencia y el mercado relevante de los servicios.
- La empresa con la que se contratará posee experiencia, a nivel mundial, en la gestión de proyectos de operación de sistemas de transporte público de pasajeros.
- La empresa con la que se contratará, posee una ventaja comparativa que la pone por sobre otros potenciales contratantes, en tanto conoce directamente el sistema, sus falencias y urgencias.

13° Que, tenidos a la vista los antecedentes y argumentos a que hace referencia el Memorándun DTPR N° 1768 de 2020, se ha concluido que efectivamente, existen razones fundadas para estimar que en la

⁸ <https://laprensaaustral.cl/cronica/vukusich-pidio-mayor-fiscalizacion-por-estado-de-los-buses-del-transporte-mayor/>



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~especie, se configura la causa~~ de contratación directa, prevista en el artículo 9 de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado y en el artículo 7° del Decreto Supremo N° 4 de 2010 de este Ministerio, en consideración a que la naturaleza de la negociación así lo requiere.

En este sentido, ha de tenerse presente que la principal finalidad de una contratación de servicios de transporte público de pasajeros es satisfacer el interés público y propender a la prestación de un servicio de transporte eficiente, seguro y de calidad. En dicho contexto, corresponde a la Autoridad arbitrar las medidas y ejecutar todas aquellas acciones, que estando en la esfera de sus competencias, propendan a garantizar la continuidad, permanencia y seguridad de los servicios de transportes.

En consecuencia, mediante el presente acto se procederá a autorizar la contratación directa y a aprobar el contrato de otorgamiento de subsidios para la prestación del servicio de transporte público urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la empresa Ascendal Punta Arenas SpA.

Cumple señalar que el referido contrato se ha suscrito con fecha 19 de junio de 2020, debiendo iniciarse la operación con fecha 1° de octubre de 2020; guardado la debida antelación previa a la terminación del contrato suscrito entre este Ministerio y la empresa Inversiones Australes SpA, con la finalidad de que puedan implementarse las acciones necesarias para asegurar un adecuado proceso de transición entre contratos.

14 ° Que, existe disponibilidad presupuestaria para proceder al pago de los servicios descritos en el presente acto administrativo.

DECRETO:

1° AUTORÍZASE la contratación directa con la empresa Ascendal Punta Arenas SpA para el otorgamiento de subsidio a la prestación del servicio de transporte público urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas de la región de Magallanes y de la Antártica Chilena.

2° APRUÉBASE el *“Contrato para el otorgamiento de subsidio para la prestación del servicio de transporte público urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas de la región de Magallanes y la Antártica Chilena”*, suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la empresa Ascendal Punta Arenas SpA, cuyo texto se inserta a continuación:

“CONTRATO PARA EL OTORGAMIENTO DE SUBSIDIO PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO REMUNERADO DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE PUNTA ARENAS REGIÓN DE MAGALLANES Y DE LA ANTÁRTICA CHILENA

En Santiago de Chile, a 19 de junio de 2020, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante e indistintamente, “El Ministerio”, representado por



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~la Ministra, doña Gloria Hutt Hesse~~, cédula nacional de identidad N° 6.069.264-5, ambos domiciliados en calle Amunátegui N° 139, de la comuna y ciudad de Santiago; y Ascendal Punta Arenas SpA R.U.T. N° 77.148.374-7, representado por don Marcelo Cornejo Godoy, nacional de identidad N° 10.974.289-9, ambos domiciliados en Alfredo Barros Errazuriz 1954, Oficina 1901, comuna de Providencia, ciudad de Santiago, Región Metropolitana de Santiago, en adelante e indistintamente "el Contratado" y/o "el Operador", se ha convenido el siguiente Contrato.

CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES, OBJETIVOS Y TIPO DE SERVICIO

1.1 ANTECEDENTES DEL SERVICIO

El Programa de Apoyo al Transporte Regional, contempla subsidios que promuevan el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, cuando el uso del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país.

Estos subsidios son ejecutados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante "el Ministerio" ya sea directamente o, a través de los Municipios, las Intendencias, las Gobernaciones, los Ministerios, u otras entidades públicas.

En atención a la necesidad urgente de mantener la continuidad operacional de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, ha sido necesario recurrir al trato directo del otorgamiento de un subsidio, conforme lo previsto en la ley N° 20.378, para la prestación de servicios de transporte público urbano y remunerado de pasajeros; en atención a la situación operacional del actual operador, contratado a través de una licitación pública, en junio de 2016.

En efecto, el año 2016 se convocó a un proceso de licitación pública en la ciudad de Punta Arenas con la finalidad de fomentar el transporte público urbano, cuya tasa en la ciudad de Punta Arenas, previo a la licitación, alcanzaba por TNE (escolares) un 35,4%, correspondiendo al 18% del promedio de las regiones del país.

A esta fecha y a partir del año 2010, la inyección de recursos en el sistema de transporte de Punta Arenas permitió mejorar la calidad del servicio, lo que incentivó el uso de los servicios de transporte por parte de escolares.

Las condiciones previas al año 2010 de déficit de uso del transporte público mayor, volverían a producirse si se eliminara el subsidio que beneficia actualmente al transporte en la zona en referencia, con la diferencia que resultaría imposible volver a las condiciones actuales de prestación de servicio en un breve período, en vista de la demora en implementar un nuevo servicio, pudiendo producirse incluso un déficit de transporte público mayor como ocurría antes de la entrega del subsidio, lo que se traduciría en efectos nocivos en la economía y empleo en la urbe en comento.

Con todo, a esta fecha se han mantenido parámetros similares a los existentes al momento de convocar al último proceso de licitación.

1.2 OBJETIVOS DEL CONTRATO

El principal objetivo de esta contratación es contribuir con recursos para fomentar la prestación de servicios de transporte público urbano, a la población de la ciudad de



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~Punta Arenas, mediante transporte~~ público remunerado de pasajeros, cuya finalidad será brindar una mejor oferta de servicios, a través del fortalecimiento de la red de transporte público urbano, en conformidad a las disposiciones que a continuación se pasan a exponer.

El presente contrato está dirigido a mejorar los estándares del servicio a los usuarios y a optimizar la eficiencia del transporte público de la ciudad de Punta Arenas y persiguen los siguientes objetivos:

- 1) Considerar el tiempo de los usuarios, mediante la búsqueda de la mejora de las frecuencias y/o itinerarios en comparación a un sistema de utilización de vías libre y no regulada.
- 2) Definición de estándares y condiciones de los servicios de transporte, objetivos y medibles.
- 3) Eficiencia en el uso del espacio vial a través de la definición de los servicios y de la flota que operarán dentro de la ciudad de Punta Arenas.
- 4) Participación privada en los servicios, que busque prevalecer y conciliar el interés general por sobre el particular.
- 5) Busca introducir mejoras en la calidad y eficiencia de los servicios, en comparación al régimen de servicios de transporte previo a la regulación.
- 6) Coordinación, cooperación y comunicación fluida entre el operador, usuarios y organismos estatales.
- 7) Flexibilidad para ajustar el número de servicios y las condiciones al dinamismo de los servicios de transporte, que permita responder a los requerimientos de estándares de calidad de los usuarios.
- 8) Sustentabilidad del sistema de transporte público.
- 9) Utilización de medios tecnológicos que permitan un efectivo control y monitoreo de la operación de los servicios de transporte y una buena calidad de servicio al usuario.
- 10) Los objetivos señalados orientarán la búsqueda constante de mejoras en la presente regulación y darle continuidad y sustentabilidad al servicio a través del tiempo.

1.3 TIPO DE SERVICIOS

Los servicios a prestar por el operador son los de transporte público urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, según los recorridos y características que se señalan en el Anexo N° 2 de este Contrato.

CLÁUSULA SEGUNDA: VIGENCIA DEL CONTRATO E INICIO DEL SERVICIO

2.1 PLAZO DE VIGENCIA DEL CONTRATO

El contrato tendrá una vigencia de 36 meses, contados desde el día en que se inicie la operación de los servicios; hecho que deberá ocurrir una vez que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que aprueba el contrato que se suscriba.

Sin perjuicio de lo anterior, por razones de buen servicio, las prestaciones podrán iniciarse con anterioridad a la total tramitación del acto administrativo que apruebe el presente contrato, no obstante que su pago podrá efectuarse sólo una vez que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que lo apruebe.



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

El plazo de vigencia del presente contrato podrá prorrogarse a solicitud del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones por un periodo máximo de 12 meses adicionales, previa autorización del Ministerio de Hacienda. La prórroga deberá constar por escrito y ser aprobada a través del correspondiente acto administrativo.

Para los efectos del cómputo del plazo de vigencia del contrato y su eventual prórroga se aplicará lo dispuesto en el artículo 48 del Código Civil, esto es:

- El primero y último día del plazo de vigencia deberán tener un mismo número en los respectivos meses. El plazo de un mes podrá ser, por consiguiente, de 28, 29, 30 ó 31 días, según el caso.
- Si el mes en que se inicie la vigencia del contrato constare de más días que el mes en que termine el plazo, y si el plazo corriere desde alguno de los días en que el primero de dichos meses excede al segundo, el último día del plazo será el último día de este segundo mes.

2.2 INICIO DE LOS SERVICIOS

El inicio de los servicios será el día 1° de Octubre de 2020. No obstante, el Ministerio podrá modificar la fecha de inicio de los servicios, la que será informada por escrito al operador, a través de un oficio emanado de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, en adelante "la Secretaría Regional".

CLÁUSULA TERCERA: MONTO MÁXIMO Y REAJUSTES DEL SUBSIDIO

3.1 MONTO MÁXIMO DEL SUBSIDIO

El monto de subsidio inicial asociado a los servicios dentro de la ciudad de Punta Arenas, se encuentra determinado en la siguiente tabla:

Unidad de Negocio	Monto Total Mensual de Subsidio (<i>Subsidio</i> ₀)	
[PA]	\$ 439.000.000	
	Cuota de Subsidio Fijo	Cuota de Subsidio Variable
	\$ 140.000.000	\$ 299.000.000

3.2 REAJUSTES DEL SUBSIDIO

3.2.1 REAJUSTES DEL MONTO DEL SUBSIDIO CON IPC

Junto a los montos adicionales o de descuento que se definan como reajustables en el presente documento, se reajustarán el mes de enero de cada año una vez cumplido un año de operación, de acuerdo a la variación que experimente el Índice



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~de Precios al Consumidor (IPC)~~, en base a los índices entregados por el Instituto Nacional de Estadística (INE) en su página web www.ine.cl, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$MS_n = MS_{n-1} \times \left[1 + \left(\frac{IPC_{n-1} - IPC_{n-2}}{IPC_{n-2}} \right) \right]$$

Donde:

MS_n Corresponde al monto (subsidio mensual u otro monto adicional o descuento mencionado en el presente Contrato, que se señale sea reajutable según esta fórmula), durante el año n.

MS_{n-1} Corresponde al monto (subsidio mensual u otro monto adicional o descuento mencionado en el presente Contrato, que se señale sea reajutable según esta fórmula), durante el año n-1.

IPC_{n-1} Es el Índice de Precios al Consumidor del mes de diciembre del año n-1.

IPC_{n-2} Es el Índice de Precios al Consumidor del mes de diciembre del año n-2 (para el primer cálculo de reajuste, corresponderá al índice del mes anterior al que inició el contrato).

El monto reajutado tiene vigencia a partir del 01 de enero del año n correspondiente.

Para efectos de definir el mes en que inició el contrato, es indiferente el día de inicio del mismo.

El monto reajutado, será redondeado al múltiplo de \$1.000 (mil pesos chilenos) más cercano.

Dicho cálculo será realizado por el Ministerio, a través de la Secretaría Regional, e informado al contratado.

CLÁUSULA CUARTA: ATRIBUCIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES Y DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL OPERADOR DE SERVICIOS

4.1 ATRIBUCIONES DEL MINISTERIO

Sin perjuicio de las demás atribuciones que el ordenamiento jurídico confiere al Ministerio y a lo contemplado en el presente documento, corresponde al Ministerio:

- 1) Regular, en el marco de las competencias que le asisten, los servicios de transporte público de pasajeros contratados;
- 2) Definir el estándar de calidad para la prestación de los servicios;
- 3) Supervigilar al operador de transporte contratado, así como el desarrollo de labores orientadas a asegurar la correcta ejecución de los servicios, sin perjuicio



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

~~de las facultades de fiscalización~~ que correspondan a otras entidades competentes.

- 4) Coordinar a los diferentes actores del sistema.
- 5) Verificar el cumplimiento en conformidad a los estándares establecidos en el presente Contrato.
- 6) Exigir al Operador de Transporte la generación, captura, y entrega de la información necesaria para verificar la correcta ejecución de los servicios prestados y del eficiente funcionamiento del sistema, en general, en los formatos que el Ministerio establezca al efecto que permitan evaluar el funcionamiento y el cumplimiento de los mismos.
- 7) Exigir al Operador de los Servicios de Transporte el acceso de personal de fiscalización y/o a quien el Ministerio designe, a los buses e instalaciones que aquel emplee para el desarrollo de los servicios, con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en éste, así como el cumplimiento de la normativa vigente. El acceso se acotará a la ejecución o desarrollo de los protocolos de fiscalización y supervigilancia que corresponda según el caso.
- 8) Proyectar, diseñar y planificar el mejoramiento continuo de los servicios, de manera de incorporar los ajustes que correspondan, dentro del marco contractual y normativo aplicable.
- 9) Facilitar las condiciones para que el Operador de los Servicios de Transporte pueda realizar propuestas de mejoramiento de los servicios, efectuar los análisis necesarios y pronunciarse sobre las aprobaciones que corresponda en conformidad al marco contractual y a la normativa aplicable.
- 10) Coordinar y gestionar con otros organismos de la Administración del Estado, en el marco de sus atribuciones, las medidas que estime necesarias para velar por la mejor prestación de los servicios y la satisfacción de las necesidades de transporte de los usuarios.
- 11) Acordar o exigir, según corresponda, con el Operador de los Servicios de Transporte, modificaciones al Programa de Operación, en los términos señalados en el presente Contrato.
- 12) Instruir los procesos sancionatorios y aplicar las sanciones que correspondan, de acuerdo al marco contractual aplicable.
- 13) El Ministerio, además ejercerá las siguientes funciones a través de la Contraparte Técnica conformada por servidores de esta institución o quien corresponda:
 - a) Realizar labores de apoyo del control y seguimiento del cumplimiento de las obligaciones previstas.
 - b) Informar periódicamente al Operador del grado y nivel de cumplimiento de los requisitos, índices e indicadores previstos.
 - c) Poner a disposición del Operador la información que obre en poder del Ministerio, y que aquel pueda razonablemente requerir para la mejor ejecución del servicio de transporte público y para velar por la calidad de los servicios prestados, siempre que dicha información sea susceptible de entregar de conformidad a la normativa vigente.
 - d) Cualquiera otra establecida en el presente acto administrativo.

4.2 OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL OPERADOR DE TRANSPORTE

4.2.1 OBLIGACIONES DEL OPERADOR



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~Sin perjuicio de las obligaciones~~ legales y normativas a las que debe sujetarse, y demás previstas en el contrato y en el presente documento, el Operador tendrá las siguientes obligaciones:

- 1) Prestar el servicio de transporte público a lo menos con los estándares de calidad, permanencia, continuidad y seguridad establecidos en el presente contrato .
- 2) Velar por la calidad y continuidad de los servicios, y por su correcta, íntegra y oportuna ejecución.
- 3) Cumplir con las normas legales, reglamentarias y contractuales que regulan la prestación de los servicios de transporte, en especial, aquellas que regulan las condiciones de seguridad de la conducción y la atención de los pasajeros.
- 4) Efectuar la programación y ejecutar la operación de los servicios en la forma prevista en el presente Contrato, con el fin de entregar una cobertura adecuada y prevenir el hacinamiento o congestión en los buses, todo lo anterior en los términos y condiciones previstos en el Anexo N°2 (Programa de Operación).
- 5) Adoptar las medidas que la Contraparte Técnica a que se refiere el numeral 13 del punto 4.1 del presente contrato, imparta para la íntegra y oportuna ejecución del contrato.
- 6) Adoptar las medidas necesarias para mejorar y/o restablecer la calidad de los servicios, cuando no se alcancen los niveles previstos en esta regulación.
- 7) Convenir con el Ministerio el establecimiento y desarrollo de planes o protocolos de acción destinados a velar por el cumplimiento de los indicadores de calidad y apoyo a las actividades del Operador.
- 8) Cumplir y respetar las instrucciones y procedimientos que, de acuerdo a la normativa vigente, dicte el Ministerio directamente o a través de la Contraparte Técnica.
- 9) Disponer en forma permanente de la flota que corresponda de conformidad al Anexo N°2 (Programa de Operación) y asumir por su cuenta y riesgo su financiamiento.
- 10) Velar porque la flota cumpla a cabalidad con los requisitos establecidos en el Anexo N°2 (Programa de Operación) y mantener los vehículos en buenas condiciones de funcionamiento, seguridad y limpieza.
- 11) Disponer y mantener en buenas condiciones de funcionamiento los terminales, recintos ajenos a la vía pública y centros de carga, según corresponda, necesarios para garantizar una apropiada gestión de los servicios de transporte.
- 12) Disponer y mantener en buenas condiciones de funcionamiento todo el equipamiento, tanto a bordo de los buses como en terminales, recintos ajenos a la vía pública y centros de carga, necesarios para el correcto funcionamiento de los sistemas AVL.
- 13) Proporcionar al Ministerio, toda la información requerida directamente o a través de la Contraparte Técnica, referida a la ejecución del presente contrato y que resulte relevante para su correcta y oportuna ejecución; en los plazos y formas que se indique en cada caso.
- 14) Otorgar libre acceso a los funcionarios del Ministerio, a todos los antecedentes que sean necesarios para su labor de fiscalización y control del cumplimiento de las obligaciones emanadas del contrato.
- 15) Implementar sistemas de monitoreo de servicio que permitan una constante evaluación de su propio desempeño, recopilar y sistematizar la información que obtengan en la operación diaria de sus servicios, que permita proyectar, diseñar y planificar el mejoramiento continuo de los servicios, y presentar propuestas de mejoras al Ministerio.



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

- ~~16) Respecto de los subcontratistas que pudieren haber, dar estricto cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 183 A y siguientes del Código del Trabajo, que regula el Trabajo en Régimen de Subcontratación.~~
- 17) Mantener un sistema AVL operativo, de forma continua en la flota del servicio, según las condiciones establecidas en el presente Contrato.
 - 18) Velar por la entrega de información, fuera de línea, con los datos de localización de los vehículos, de manera mensual, al sitio que el Ministerio determine.
 - 19) Transmitir en línea los datos de localización de vehículos a un servidor del Ministerio.
 - 20) Contar con el personal capacitado en lo relativo a la operación del sistema de control de cumplimiento.
 - 21) Colaborar con el Ministerio en la entrega oportuna de información a los usuarios respecto de modificaciones relevantes en la operación de los servicios.
 - 22) Gestionar y responder oportunamente las sugerencias y reclamos de los usuarios.
 - 23) En general, cumplir con toda la legislación y normativa aplicable, así como las instrucciones o comunicaciones enviadas por el Ministerio de conformidad con el contrato.
 - 24) Velar en forma permanente por la existencia de contrato de trabajo para el personal necesario para cumplir las obligaciones que asume a que se refiere el presente contrato, sin perjuicio de su obligación dispuesta en la cláusula quinta del presente contrato. El contrato de trabajo aquí señalado deberá dar cumplimiento al artículo 8^{vo} transitorio de la Ley N° 20.378.
 - 25) Informar al Ministerio de cualquier fallo o resolución emanadas de entidades competentes, que dé cuenta de la aplicación de cualquier sanción, multa o medida y que se refiera a incumplimientos a la normativa laboral o previsional que involucren al personal necesario para cumplir las obligaciones que se asuman en el presente Contrato.

Esta información deberá ser entregada al Ministerio en un plazo máximo de 30 días, contados desde que la medida, sanción o multa haya sido notificada.

4.2.2 DERECHOS DEL OPERADOR

La regulación dispuesta en el presente documento considera el otorgamiento de los siguientes derechos al Operador de Servicios de Transporte:

- 1) La explotación económica de la actividad del transporte de pasajeros prestado con buses dentro de la ciudad de Punta Arenas, de acuerdo a las condiciones establecidas en la regulación vigente.
- 2) Realizar propuestas para optimizar la operación global, tanto en lo concerniente a los servicios y operación propia, como aquellas que digan relación con la operación del Sistema.
- 3) Mantener continua comunicación con el Ministerio.
- 4) Ejercer los demás derechos que le confiere la normativa vigente y el contrato.

CLÁUSULA QUINTA: OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS

5.1 ÁREA GEOGRÁFICA DE APLICACIÓN Y SERVICIOS REGULADOS



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~El área geográfica corresponde a~~ la ciudad de Punta Arenas, Región de Magallanes y de la Antártica Chilena. Los servicios contemplados para su operación dentro del área geográfica serán los siguientes:

Unidad de Negocio	Servicio DTPR	Servicio Usuario	Tipo Servicio
PA	1	1	Normal
	2	2	Normal
	5	5	Normal
	9	9	Normal
	6	6	Normal
	6V	6V	Variante
	8	8	Normal
	8V	8V	Variante
	VH	VH	Variante

Las vías que conforman el trazado de los servicios, se encuentran determinados en el Anexo N°2 (Programa de Operación).

5.2 PROGRAMA DE OPERACIÓN

El Programa de Operación podrá ser modificado según lo expuesto en el punto 5.3 de la presente cláusula. Cada modificación que se realice al Programa de Operación, en conformidad a lo establecido en los numerales 5.3.1 y 5.3.2, podrán ser dispuestas a través de Resolución Exenta de la Secretaría Regional, siempre y cuando no exista cambio en los recursos asignados al Operador de Transporte, y deberá ser notificada al Operador. En dichas resoluciones se establecerá la fecha a partir de la cual el nuevo Programa de Operación entrará en vigencia. En caso de que las modificaciones al programa de operación involucren cambios en los recursos asignados al Operador de Transporte, las modificaciones al Programa de Operación serán realizadas a través de un acto administrativo del Ministerio, previo informe de la Secretaría Regional.

En el caso de presentarse incumplimientos de cualquiera de las exigencias establecidas en el Programa de Operación o sus modificaciones, se procederá a aplicar las sanciones correspondientes.

El Manual que establece las condiciones técnicas respecto al establecimiento y modificaciones de los programas de operación, está publicado en el sitio web de la Contraparte Técnica (www.dtp.cl).

5.3 MODIFICACIÓN DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN

El conjunto de parámetros establecidos en el Programa de Operación, podrán modificarse, considerando variables propias del dinamismo de los sistemas de transporte. Dichas modificaciones deberán orientarse a la eficiencia del servicio y necesidades de la comunidad. En razón de lo anterior las modificaciones a los Programas de Operación que pudieren producirse, podrán tener, entre otros, los



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~siguientes objetivos:~~ incrementar los niveles de servicio al usuario, maximizar la eficiencia de la flota y mejorar las frecuencias.

Las modificaciones referidas, sea una o varias, no podrán implicar el aumento en más de un 70% de los kilómetros comerciales del Programa de Operación base que rige el inicio de los servicios.

Para el caso de modificaciones transitorias se aplicarán según lo señalado en el numeral 5.3.5 y no se considerará el porcentaje antes señalado. Las modificaciones transitorias descritas en el punto 5.3.5 no implicarán un aumento o disminución en el monto de subsidio.

Las modificaciones al Programa de Operación podrán implicar aumentos o disminuciones en los montos de subsidio, según lo contemplado en el numeral 5.3.5. Lo anterior sólo aplicará en la estacionalidad normal; publicándose en el sitio web (www.dtpr.cl).

5.3.1 MODIFICACIÓN DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN POR PARTE DE LA SECRETARÍA REGIONAL

La Secretaría Regional podrá modificar cualquiera de los aspectos del Programa de Operación correspondiente a cada servicio de transporte, en la medida que se requiera una mejora en el ordenamiento o calidad de los servicios de transporte público de pasajeros.

La Secretaría Regional podrá solicitar al operador variaciones en los kilómetros comerciales de su programa operacional, en adelante PO, siempre y cuando estas solicitudes no impliquen que los kilómetros comerciales del PO modificado sean menores al 90% de los kilómetros comerciales del PO base a la fecha de inicio de los servicios.

En caso de contemplar una variación del monto de subsidio de acuerdo con lo definido en el punto 5.3.4, se requerirá un acto administrativo del Ministerio para llevar a cabo dicha modificación.

Las modificaciones deberán estar respaldadas por un informe técnico de la Secretaría Regional que las justifique. Tal modificación puede o no involucrar una variación de flota, en relación con lo que a continuación se señala:

5.3.1.1 Modificación del programa de operación por parte de la Secretaría Regional

En caso de que una modificación propuesta por parte de la Secretaría Regional y en conformidad a lo dispuesto en el punto 5.3.3 no requiera una variación de flota, la Contraparte Técnica procederá a calcular si dicha modificación conlleva o no una variación del monto del subsidio por aumento o disminución de kilómetros comerciales. En caso de que esto ocurra, la modificación deberá ser aprobada por parte del Ministerio.



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

Las modificaciones al Programa de Operación completamente aprobadas serán comunicadas por la Secretaría Regional al operador con una anticipación de al menos 10 días previos a su entrada en vigencia, o en un plazo menor previo consentimiento escrito del Operador de Transporte.

5.3.2 MODIFICACIÓN DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN SOLICITADO POR EL OPERADOR

El Operador podrá solicitar a la Secretaría Regional cada tres meses, y dentro de los primeros diez días del mes en que se cumpla tal término, la modificación del Programa de Operación de los servicios que presta, enviando su propuesta de modificación a la Secretaría Regional. Para ello deberá utilizar los formatos de anexos e informes que determinará la Subsecretaría. Las solicitudes no podrán implicar que los kilómetros comerciales del PO modificado sean menores que el 70% de los kilómetros comerciales del PO base a la fecha de inicio de los servicios.

Una vez recibida la propuesta, la Secretaría Regional, dentro de un plazo máximo de cuarenta y cinco (45) días, aprobará total o parcialmente la modificación solicitada, o la rechazará en todas sus partes.

En caso de un rechazo total o parcial, el Operador solicitante tendrá un plazo de diez (10) días hábiles, contados a partir de la fecha en que reciba la comunicación de tal hecho, para presentar objeciones. La Secretaría Regional tendrá un plazo máximo de diez (10) días hábiles para revisarlas, pudiendo acogerlas en su totalidad, parcialmente, o rechazarlas, sin que surja para el Operador la posibilidad de efectuar nuevas objeciones respecto a tal decisión.

5.3.2.1 Modificación que no involucra variación de flota

En caso de que una modificación sea aprobada por parte de la Secretaría Regional y en conformidad a lo dispuesto en el punto 5.3.3 no requiera una variación de flota, la Contraparte Técnica procederá a calcular si dicha modificación conlleva o una variación del monto del subsidio por aumento o disminución de kilómetros comerciales. En caso de que esto ocurra, la modificación deberá ser aprobada por parte del Ministerio.

Las modificaciones al Programa de Operación, completamente aprobadas, serán comunicadas por la Secretaría Regional al Operador con una anticipación de al menos 10 días previos a su entrada en vigencia, o en un plazo menor previo consentimiento escrito del Operador de Transporte.

5.3.3 CÁLCULO DE VARIACIÓN DE FLOTA

La variación de flota deberá considerar parámetros propios de la operación de los servicios involucrados, como velocidad, trazados, entre otros. Los procedimientos asociados a este apartado, así como sus modificaciones, serán plasmados en un



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~manual publicado en el sitio web~~ de la Contraparte Técnica (www.dtp.cl) y por tanto todas las modificaciones de flota deberán ajustarse a las reglas establecidas en dicho Manual.

5.3.4 AJUSTE DE SUBSIDIO POR MODIFICACIÓN AL PROGRAMA DE OPERACIÓN

5.3.4.1 Definiciones

P_K Precio por kilómetro comercial recorrido establecido para la regulación, con un valor de \$265. Se actualizará anualmente de acuerdo al polinomio de tarifas, transcurrido 1 año de vigencia desde la tramitación del presente acto.

K_{t+1} Kilómetros comerciales totales de un mes tipo del programa propuesto $t+1$.

K_t Kilómetros comerciales totales de un mes tipo del programa actual t .

K_0 Kilómetros comerciales totales de un mes tipo del programa al inicio del servicio.

ΔK_{t+1} Variación de kilómetros por cambio de programa de operación, entre el propuesto ($t+1$) y el actual (t).

ΔK_t Variación de kilómetros por cambio de programa de operación, entre el actual (t) y el anterior ($t-1$).

ΔS_K Variación del subsidio por el concepto de variación de kilómetros comerciales.

Subsidio_t Es el subsidio total mensual definido por el contrato de otorgamiento de subsidio del operador de transporte, reajustado de acuerdo a lo definido en el presente acto administrativo.

5.3.4.2 Mecanismo de ajuste de subsidio por aumento o disminución de kilómetros comerciales

Para la compensación por variación de kilómetros comerciales se establecerá un rango de holgura sin variación del monto de subsidio, el que se define entre $-\delta\%$ y $\delta\%$, sin incluir estos valores. Para la ciudad de Punta Arenas, δ es igual a 5%.

Al superarse este umbral, se definirá un rango de compensación, según la formulación siguiente:

La diferencia de kilómetros comerciales del Programa de Operación actual (ΔK_t) será:



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

$$\Delta K_t = \frac{(K_t - K_0)}{K_0} \times 100$$

Donde:

K_t corresponde a la cantidad de kilómetros comerciales de un mes tipo del Programa de Operación actual.

K_0 es la cantidad de kilómetros comerciales de un mes tipo del Programa de Operación base.

Si $\Delta K_t \geq 0$ entonces, ΔK_t debe ser redondeado al múltiplo de δ (según corresponda) inmediatamente inferior.

Si $\Delta K_t < 0$ entonces, ΔK_t debe ser redondeado al múltiplo de δ (según corresponda) inmediatamente superior.

La diferencia de kilómetros comerciales del Programa de Operación propuesto (ΔK_{t+1}) será:

$$\Delta K_{t+1} = \frac{(K_{t+1} - K_0)}{K_0} \times 100$$

Donde:

K_{t+1} corresponde a la cantidad de kilómetros comerciales de un mes tipo del Programa de Operación propuesto.

Si $\Delta K_{t+1} \geq 0$ entonces, ΔK_{t+1} debe ser redondeado al múltiplo de δ (según corresponda) inmediatamente inferior.

Si $\Delta K_{t+1} < 0$ entonces, ΔK_{t+1} debe ser redondeado al múltiplo de δ (según corresponda) inmediatamente superior.

Para evaluar si existe una variación de kilómetros sujeta a modificación del monto de subsidio, se calcula la diferencia (ΔK), entre la variación de kilómetros del Programa de Operación propuesto (ΔK_{t+1}) y la variación de kilómetros del Programa de Operación actual (ΔK_t):

$$\Delta K = \Delta K_{t+1} - \Delta K_t$$

Si $\Delta K = 0$ entonces,

$$\Delta S_K = 0$$

Si $\Delta K \neq 0$ entonces,



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

$$\Delta S_K = \frac{\Delta K}{100} \times K_0 \times Pk$$

5.3.4.3 Ajuste total por modificaciones operacionales

El monto de subsidio modificado será igual al monto de subsidio del Programa de Operación actual (S_t) más los ajustes por kilómetros (ΔS_K) del Programa de Operación propuesto, es decir:

$$S_{t+1} = S_t + \Delta S_K$$

5.3.5 MODIFICACIÓN TRANSITORIA DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN

5.3.5.1 Por causa sobreviniente

La Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones correspondiente, podrá modificar fundadamente y por un período determinado los Programas de Operación, cuando el servicio de transporte lo requiera en razón de eventos de extraordinaria o especial ocurrencia, que se produzcan por causas excepcionales, extraordinarias o coyunturales, y que pudieren afectar la movilidad de los usuarios del servicio de transporte. En caso de modificaciones mayores a seis meses se deberá utilizar lo indicado en el numeral 5.3.1.

5.3.5.2 Por situaciones de Emergencia

Ante la inminente o real ocurrencia de una situación excepcional, y a solicitud de la Intendencia o conforme a la Ley N° 18.415, Orgánica Constitucional de los Estados de Excepción; de emergencia y/o desastre a nivel comunal, provincial o regional, y mientras perdure la misma y su mitigación, en conformidad a lo dispuesto en el Decreto N° 156, de 2002, del Ministerio del Interior; se podrán modificar temporalmente la operación del servicio de transporte público de pasajeros, en cuanto a su trazado, frecuencia u otros que fueren necesarias.

En cuanto a la modificación de la operación de los servicios se estará a lo que disponga la Secretaría Regional Ministerial, o las autoridades competentes, según el caso.

En los casos de emergencia señalados en los párrafos anteriores en cuanto a la obligación de entregar información se estará a lo que señale la Secretaría Regional, la que incluso fundadamente podrá suspender tal obligación.

El Operador de los Servicios deberá poner a disposición el (o los) vehículo(s) materia de esta regulación, según lo que informe la Secretaría Regional, por medio telefónico o escrito, lo que no implicará un aumento o disminución del subsidio, la prestación de los servicios extraordinarios que por estos hechos imprevistos deba efectuar.

5.4 ESTABLECIMIENTO DE NUEVAS ESTACIONALIDADES

Para aquellos períodos de tiempo en que la operación requiera una mejora en el ordenamiento o calidad de los servicios de transporte público de pasajeros, y no



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~pueda satisfacerse a través de~~ una modificación del programa y estacionalidad vigente, la Secretaría Regional podrá crear una nueva estacionalidad.

El establecimiento de una nueva estacionalidad podrá también ser solicitada por el Operador de Transporte. El Operador deberá realizar la solicitud formal con a lo menos 30 días de anticipación al eventual inicio de la estacionalidad propuesta, lo que deberá ser aprobado o rechazado por la Secretaría Regional Ministerial.

Las nuevas estacionalidades que defina la Secretaría Regional por resolución no implicarán un aumento o disminución en el monto de subsidio, en la medida que no impliquen la necesidad de aumentar la flota, según lo señalado en el punto 5.3.3. Además, no presentarán las restricciones de kilómetros comerciales expuestos en los numerales anteriores, para el caso de disminución de kilómetros comerciales, y no podrán tener una extensión superior a 90 días.

5.5 SOBRE EL PERSONAL DE CONDUCCIÓN

5.5.1 PRESENTACIÓN Y COMPORTAMIENTO

5.5.1.1 Presentación personal

En tanto los conductores se encuentren prestando los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros, deberán tener una vestimenta personal arreglada, ordenada y limpia.

Se prohíbe en la apariencia personal el uso de accesorios o imágenes, que no digan relación con el servicio, en especial con aquellas que lo identifiquen con determinados grupos, políticos o sociales, y que pongan en peligro tanto a su persona como a los pasajeros.

No se permitirá publicidad en el uniforme, que se refiera a bebidas alcohólicas o propaganda política o permitan la identificación con un grupo particular, como equipos deportivos, u otros. En su caso, dicha publicidad deberá ser idéntica para todos los conductores del servicio y requerirá siempre la autorización de la Subsecretaría de Transportes.

5.5.1.2 Estándar mínimo de comportamiento

Los conductores deberán cumplir las siguientes reglas mínimas de comportamiento mientras se encuentren prestando el servicio:

- 1) **Lenguaje y trato:** Los conductores deberán tener un trato cortés y respetuoso con los usuarios y los entes fiscalizadores, debiendo en todo momento controlar emociones agresivas u hostiles. Esto envuelve el utilizar un lenguaje, libre de garabatos, vulgaridades u obscenidades.
- 2) **Alimentos:** Los conductores no pueden consumir alimentos sólidos, mientras se encuentren conduciendo.
- 3) **Horarios, rutas y paradas:** Los conductores deben cumplir con los horarios y rutas que se establecen. No se encuentran permitidas las desviaciones que este instrumento no autorice.



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

4) **Seguridad:** Los conductores deben conducir a la defensiva, cumpliendo la normativa de tránsito que los regula, en especial la que se refiere a la velocidad y viraje, recordando en todo momento que son responsables de la seguridad de los usuarios que transportan.

5) **Equipos de control y seguimiento:** Los conductores no deberán manipular los equipos tecnológicos de control y seguimiento.

5.5.2 SEGUROS DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN

El Operador del Servicio estará obligado a contratar a su costo y mantener vigente, durante todo el período que rija el contrato de prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros que por este acto se establece, un seguro cuyo objeto será asegurar en la actividad de transporte público remunerado de pasajeros a cada conductor -constituyendo al mismo asegurado como beneficiario- de los riesgos y conforme a los montos mínimos que se exponen a continuación:

COBERTURA		% DEL MONTO	MONTO	
1	MUERTE ACCIDENTAL	100%	500 U.F.	
2	DESMEMBRAMIENTO	a) Pérdida total de los dos ojos, o de ambos miembros superiores (brazos), o de las dos manos, o de ambos miembros inferiores (piernas), o de los dos pies, o de un miembro inferior (pierna) y de una mano o un brazo	100%	350 U.F.
		b) Pérdida de uno de los miembros superiores (brazos o uno de los miembros inferiores (pierna), o de una mano o por la sordera completa de ambos oídos, por la ceguera total de un ojo en caso de que el asegurado ya hubiera tenido ceguera total del otro antes de contratar este seguro.	50%	500 U.F.
		c) Pérdida de un pie.	40%	500 U.F.
		d) Ceguera total de un ojo.	35%	500 U.F.
		e) Sordera completa de un oído en caso de que el asegurado ya hubiera tenido sordera completa de otro, antes de contratar este seguro.	25%	500 U.F.
		f) Pérdida de un pulgar.	20%	500 U.F.
		g) Pérdida total del índice derecho e izquierdo.	15%	500 U.F.
		h) Por la sordera completa de un oído;	13%	500 U.F.
		i) Pérdida total de cualquiera de los demás dedos de la mano;	5%	500 U.F.
		j) Pérdida total de un dedo del pie	3%	500 U.F.
3	INCAPACIDAD TOTAL Y PERMANENTE 2/3 POR ACCIDENTE	100%	350 U.F.	



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

4	RENDA ANUAL DE ESCOLARIDAD POR FALLECIMIENTO O POR INCAPACIDAD TOTAL Y PERMANENTE DE 2/3 O DE UN 80%, POR ACCIDENTE	100%	60 U.F.
5	REEMBOLSO DE GASTOS MÉDICOS POR ACCIDENTE	100%	Hasta 50 U.F.
6	REEMBOLSO DE GASTOS MÉDICOS POR HOSPITALIZACION POR ACCIDENTE	100%	Hasta 45 U.F.
7	BENEFICIO DE CIRUGIA POR ACCIDENTE	100%	Hasta 30 U.F.
8	FRACTURA ACCIDENTAL DE HUESOS	100%	Hasta 20 U.F.

La póliza deberá tener una vigencia de dos años, renovable automáticamente por períodos anuales, lo que deberá ser acreditado por el Operador del Servicio. El Operador del Servicio deberá asegurarse que en esta póliza se exprese que respecto al pago de la prima se contemple que tal obligación corresponde al afianzado, y en consecuencia la falta de pago de la misma no será oponible ni afectará en modo alguno los derechos del Asegurado frente al Asegurador, y que por consiguiente el no pago de la prima por parte del Tomador o Afianzado no afecta la validez y eficacia de la póliza emitida.

El Operador del Servicio cumplirá la obligación a que se refiere el párrafo anterior, entregando al Ministerio un certificado del Asegurador en que conste el formato del seguro contratado y de sus pólizas, un mes antes de iniciados los servicios.

5.5.3 SOBRE LAS OBLIGACIONES LABORALES Y PREVISIONALES

En todos los casos, el Operador de Transporte tendrá la responsabilidad total y exclusiva sobre el cumplimiento de la legislación laboral y de seguridad social, de acuerdo a las reglas generales aplicables a la materia.

En este contexto, el Operador deberá tener a disposición de la Secretaría Regional respectiva, para cuando ésta lo requiera, la nómina del personal de conducción.

Lo anterior, se entenderá siempre sin perjuicio de las facultades de fiscalización y control que corresponden a las instancias administrativas y judiciales competentes en el ámbito laboral y de previsión social; a quienes les corresponde ejercer sus potestades legales y reglamentarias en estas materias.

CLÁUSULA SEXTA: SOBRE LA FLOTA Y SUS VEHÍCULOS

6.1 RESPECTO DE LA FLOTA

La flota corresponde al conjunto de vehículos de que dispone el Operador para prestar los servicios de transporte público dentro del Área Regulada, y debe cumplir con las exigencias de flota especificadas en el Anexo N° 3.

El Operador deberá contemplar la operación de una flota de 70 buses nuevos, los cuales deberán prestar los servicios según los recorridos y características que se señalan en el Anexo N° 2 del presente contrato. Los servicios y los buses con que se presten aquellos, previo a la fecha de puesta en marcha, deberán estar inscritos en el Registro Nacional de Transporte Público de Pasajeros.



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

Se permitirá la libre movilidad de los buses entre los distintos servicios, sin perjuicio de cumplir las frecuencias individuales de cada uno de éstos.

La antigüedad de los vehículos se calculará restando al año en que se realiza el cómputo, el año de modelo del vehículo, entendiéndose por año de modelo del vehículo el año de su fabricación anotado en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación, para los vehículos usados. Para los vehículos nuevos (aquel que no se encuentra inscrito en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio del Registro Civil e Identificación) será lo que se informe en las especificaciones técnicas del fabricante y el año de fabricación indicado en la factura. En el caso de buses cuyo año de modelo sea superior al año en que se efectúa el cómputo, corresponderán a un a antigüedad cero (0).

El Operador de Transporte podrá reemplazar los vehículos de su flota, con la autorización de la Secretaría Regional, siempre que se dé cumplimiento a lo siguiente: Los buses que presten servicios bajo el presente instrumento, podrán reemplazarse por buses de una antigüedad igual o inferior a la de los vehículos reemplazados, con tal de que los vehículos reemplazantes cumplan con los requisitos dimensionales y funcionales que corresponda – especificado en los puntos 6.2.1, 6.2.2 y 6.2.3 y en el Anexo N°3 del presente contrato - y no tengan una antigüedad superior a tres (3) años.

Los buses que, sin reemplazar a otros, se incorporen a los servicios, no podrán tener una antigüedad superior a 3 años.

Para estos efectos, la Secretaría Regional podrá autorizar fundadamente la utilización de buses que no sean propiedad del operador en caso de que el operador disponga de un título legítimo que lo habilite para, a lo menos, usar y gozar de los señalados buses.

La antigüedad máxima de los buses de la flota en operación no podrá ser superior a tres (3) años de antigüedad.

La flota en su totalidad deberá cumplir en todo momento con las normas especificadas en el punto 6.2.1, 6.2.2 y 6.2.3 del presente contrato.

Todo lo anterior queda sujeto a eventuales cambios en el contrato de provisión de flota.

6.2 RESPECTO DE LOS VEHÍCULOS

Las especificaciones técnicas de los vehículos consisten en una serie de exigencias que deben ser cumplidas por el operador de los servicios, y en conformidad a las normas legales vigentes y aplicables, y toda aquella que las reemplace o modifique.

Los vehículos de la flota en operación deberán cumplir en todo momento con las normas técnicas y de niveles de emisión establecidos por el Ministerio. Además, el Operador será responsable de cumplir con todas aquellas condiciones de seguridad aplicables a los vehículos, establecidas en las normas que se encuentren vigentes o se dicten en el futuro.



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~El operador de transporte será~~ responsable de que los vehículos de la flota cumplan con la normativa vigente relativa a letreros, avisos, símbolos, leyendas, publicidad, color o combinación de colores, ubicación y tipología de letreros y presentación exterior e interior de los vehículos y con toda disposición vigente relativa al transporte, o la que se dicte a futuro.

6.2.1 ESPECIFICACIONES DE DISEÑO

Los vehículos con que se presten servicios de transporte público deberán cumplir con las siguientes características:

Exterior:

Pintura: La pintura exterior de los buses deberá ser de iguales características para toda la flota y será según lo vigente a la fecha en la ciudad de Punta Arenas, en conformidad a la normativa que la regule previo al inicio de la operación. La Secretaría Regional, mediante acto administrativo expedido antes de 30 días corridos del inicio de los servicios, podrá determinar modificaciones al diseño y colores exteriores de los vehículos.

Neumáticos: Conforme a la normativa y de color negro.

Publicidad: estará permitida la publicidad en los buses conforme a las siguientes condiciones:

- a) Podrá inscribirse en la parte exterior de la luneta trasera, siempre que el material que se utilice permita la visión desde el interior del vehículo.
- b) Podrá inscribirse en el área central de sus costados debajo de las ventanas, dentro de un rectángulo imaginario de dimensiones máximas de 300 cm de ancho y 60 cm de alto, cuyo borde superior deberá estar a 25 +- 5 cm del borde inferior de las ventanas.
- c) La publicidad deberá instalarse o fijarse de manera que no se desprenda con facilidad de la carrocería, asegurándose que no exista peligro de caerse o moverse. En todos los casos la publicidad se fijará o instalará, de tal manera que permita identificar claramente los distintivos y colores originales del vehículo.
- d) Toda publicidad deberá ser elaborada en materiales autoadhesivos o similares, o pintados con materiales no reflectivos, de alta resistencia a la intemperie y ensamblados sobre material estable, instalados con sistemas fijos resistentes a los fenómenos de la naturaleza. Las leyendas y dibujos no se deben confundir con las señales de tránsito, o que induzcan a confusión con señalización vial, y en ningún caso pueden tener iluminación.
- e) No se permitirá que la publicidad exterior sobresalga de la estructura original del vehículo. Por lo tanto, no podrán ocupar un área exterior a los costados sobre el cual se ha fijado.
- f) En ningún caso se considera área hábil el costado anterior, ni el posterior del vehículo. En ningún caso la publicidad exterior visual podrá cubrir las ventanas, el área de las llantas, ni de los accesorios mecánicos.
- g) Los buses no podrán en ninguna parte de su carrocería, exhibir avisos que impliquen propaganda electoral, entendiéndose por tal la definida en la ley N°18.700, sobre Votaciones Populares y Escrutinios. Adicionalmente y para estos efectos quedará prohibido exhibir imágenes y nombres de los candidatos a cargos electivos nacionales, regionales, presidenciales y



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

===== ~~legislativos, así como también~~ la publicidad alusiva a los partidos políticos, movimientos políticos y a sus acciones y simpatizantes, y frases alusivas a principios, programas y realizaciones de los partidos y movimientos, así como sus políticas frente a los diversos asuntos de interés nacional.

Interior:

Información Usuario: Las exigencias estarán contenidas en el Anexo N°4 del presente Contrato.

Decoración: Se prohíbe el uso de elementos decorativos, marcas, letreros, stickers y símbolos en sus ventanas y al interior y exterior de los buses, salvo autorización expresa del Secretario Regional.

Higiene: Los buses no podrán iniciar la prestación del servicio, desaseados, mojados, rayados o en mal estado. La limpieza de éstos no podrá efectuarse con elementos nocivos, o que hagan perder, ya sea temporal o permanentemente, la condición de antideslizamiento del piso de los buses.

Asientos: Deberán estar libres de filos o de cualquier elemento corto punzante que pueda provocar lesiones a los pasajeros, y debidamente anclados.

Cortinas: salvo lo que disponga en contrario el Secretario Regional, se prohíbe el uso de cortinas. En caso de que los vidrios de las ventanas laterales de los vehículos no sean tintados, se podrá usar films o elementos filtradores de luz cuyo índice de transparencia se encuentre entre el 50% y 70%.

Otros: Los buses deben contar con calefacción al interior de todo el vehículo que esté acorde con las condiciones climáticas de la zona.

Los criterios anteriormente señalados podrán ser modificados, previo informe fundado de la Secretaría Regional, con autorización expresa del Ministerio. Se considera modificación todo cambio en las dimensiones y reubicación de los componentes, diseño y tipología que acá se establezca o exija la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones.

6.2.2 CAPACIDAD

Deberán tener una capacidad mínima total de al menos 25 pasajeros sentados, según lo señalado en el certificado de la revisión técnica para vehículos usados o en las especificaciones técnicas para vehículos nuevos.

6.2.3 TIPOLOGÍA

No podrá ser vehículo articulado, ni de dos pisos, debiendo cumplir lo señalado en el D.S N°122 de 1991, del Ministerio.

6.2.4 INSPECCIÓN VISUAL

Se podrán realizar inspecciones visuales a la totalidad o parte de la flota del servicio, en cualquier momento, con el fin de comprobar que los buses cumplan con los requerimientos técnicos necesarios para la prestación de los servicios. Como



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

~~resultado de esta inspección,~~ la Secretaría Regional podrá solicitar el reemplazo, reparación o limpieza de él o los vehículos que no cumplan con estos requerimientos.

Los criterios y elementos técnicos a inspeccionar podrán ser los siguientes:

- a) Todas las especificaciones técnicas del bus y que han sido aprobadas en la revisión técnica vigente.
- b) Funcionamiento correcto de puertas.
- c) Estado de los espejos de acceso y retrovisores del bus.
- d) Existencia, vigencia y funcionalidad de los elementos de seguridad obligatorios.
- e) Presencia de elementos anti reglamentarios.
- f) Calidad de la iluminación interior.
- g) Calidad de los focos y luces exteriores del bus.
- h) Estado de los parabrisas y lunetas del bus.
- i) Estado de los vidrios y ventanas.
- j) Estado de la carrocería, en especial para revisar deformaciones producto de accidentes o vandalismo.
- k) Limpieza interior y exterior del bus.
- l) Estado de la pintura del bus.
- m) Estado de los asientos y pasamanos del bus.
- n) Funcionamiento de los timbres.
- o) Cualquier elemento que la normativa vigente contemple.

Las especificaciones técnicas no podrán ser modificadas sin la autorización expresa del Ministerio.

Se considerará modificación a todo cambio en las dimensiones y reubicación de los componentes, diseño y/o tipología que se establezca en el presente Contrato, o que exija la Secretaría Regional.

6.3 RESPECTO DE LOS VEHÍCULOS QUE CONFORMAN LA FLOTA

Los vehículos que conformen la flota podrán ser de propiedad del Operador de Transporte o bien de propiedad de un tercero, en este último caso deberán presentarse para la aprobación del Ministerio, los títulos jurídicos que faculten al Operador para destinar los vehículos a la operación de los servicios objeto del presente contrato.

En el marco de los actos y/o contratos que suscriba el Operador, éste podrá pactar la cesión de parte de los créditos emanados del presente contrato para destinar a pagos asociados al suministro de vehículos que integren la flota.

Asimismo, los vehículos que integren la flota destinada al contrato podrán ser objeto de la suscripción de actos y/o contratos, cuyo objeto sea la destinación de estos en procesos de contratación convocados con posterioridad a la expiración de la vigencia del contrato que se suscriba en el marco del presente contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en la cláusula octava.

Durante la vigencia del presente contrato, los vehículos que integren la flota, recibiendo su financiamiento mediante la cuota de subsidio fijo otorgada por el Ministerio, sólo pueden ser utilizados para operar y/o prestar los servicios de transporte estipulados en este contrato, sin perjuicio a los casos transitorios



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~estipulados en el punto 5.3.5.~~ Asimismo, el operador deberá mantener estable el número de los vehículos que conforman la flota.

Con todo, cualquier acto o contrato que sea suscrito por el Operador de Transporte en el marco de lo regulado en el presente numeral, deberá ser presentado al Ministerio, en forma previa a su suscripción, para su aprobación.

CLÁUSULA SÉPTIMA: SOBRE LOS TERMINALES, RECINTOS AJENOS A LA VÍA PÚBLICA O CENTROS DE CARGA

El Operador de Transporte deberá hacer uso de un terminal, recinto especialmente habilitado fuera de la vía pública o centro de carga.

Al inicio de la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros el Operador de Transporte deberá registrar la dirección de su terminal, recintos especialmente habilitados fuera de la vía pública y/o centros de carga, así como también presentar cualquier otro documento que la Secretaría Regional determine para tales efectos.

CLÁUSULA OCTAVA: BIENES AFECTOS

En virtud del presente contrato, el Operador de Transporte se obliga a inscribir cada uno de los vehículos que conformen su flota, en el Registro de Bienes Afectos creado por la Ley 18.696 y cuya reglamentación se encuentra contenida en el Decreto N° 192, de 2014, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, sometiéndose voluntaria e irrevocablemente a sus disposiciones –o la que la reemplace- en lo que sea aplicable, por el término del presente contrato, o lo que definen los términos de financiamiento de los buses que componen la flota, rigiéndose en definitiva por el instrumento de mayor duración y hasta por un plazo no inferior a 6 meses posteriores a su terminación por cualquier causa.

La condición de inscripción de la flota presentada en el Registro de Bienes Afectos, permitirá al Operador de Transporte, o sus sucesores, la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros de la ciudad de Punta Arenas, sin interrupción, recibiendo para ello los pagos de subsidio establecidos en el presente contrato, en particular, para cumplir con los compromisos financieros con el proveedor de la flota en los términos de financiamiento (Anexo N°6) de los buses, que se continuarán pagando por quien se encuentre operando los servicios de transporte de pasajeros.

Para estos efectos, el Operador de Transporte deberá presentar los vehículos para su inscripción, en los términos el artículo 4° del Decreto N° 192, dentro del plazo que la División de Transporte Público Regional del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones le otorgue al efecto, sin perjuicio de otros antecedentes que se les pueda requerir.

CLÁUSULA NOVENA: TARIFAS Y POLINOMIO

9.1 TARIFA

Las tarifas máximas que deben aplicarse en cumplimiento de las obligaciones que impone el presente acto administrativo a partir de la fecha en que la Secretaría Regional Ministerial notifique al Operador de Transporte del inicio de la operación, serán aquellas vigentes a la fecha en la ciudad de Punta Arenas en conformidad a la



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~normativa que las regule~~ previo al inicio de la operación y deberá reajustarse mensualmente, de acuerdo a lo señalado en esta cláusula.

La tarifa de estudiantes se calculará en base a la de un adulto en día laboral, siendo un 33% de ésta, y regirá todo el año, y permanecerá estable, hasta el 1 de febrero de cada año, fecha en que se volverá a determinar en conformidad al polinomio de reajustabilidad a que se refiere el punto siguiente. En caso alguno las tarifas de estudiantes de enseñanza media, y enseñanza técnica y superior podrán superar los porcentajes respecto de la tarifa cobrada en vehículos de transporte público de pasajeros, establecidos en el Decreto Supremo N°45 de 1989, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o la normativa que la modifique o reemplace. Los valores resultantes se convertirán al múltiplo de \$ 10 más próximo. Si el valor resultante fuere un número entero cuyo último dígito sea el 5, dicho valor se convertirá al múltiplo de 10 inmediatamente inferior.

Los estudiantes de enseñanza básica y niños menores de 7 años estarán exentos del pago de tarifa.

A su vez los adultos mayores, entendiendo por tales a toda persona que ha cumplido sesenta años, según lo reconoce el artículo 1° de la Ley N°19.828, tendrán una rebaja del 50% de la tarifa adulta. Se calculará en base a la de un adulto en día laboral, siendo un 50% de ésta, y regirá todo el año, y permanecerá estable, hasta el 1 de febrero de cada año, fecha en que se volverá a determinar en conformidad al polinomio de reajustabilidad a que se refiere el punto siguiente. Los valores resultantes se convertirán al múltiplo de \$ 10 más próximo. Si el valor resultante fuere un número entero cuyo último dígito sea el 5, dicho valor se convertirá al múltiplo de 10 inmediatamente inferior. Mediante Resolución, la Secretaría Regional podrá establecer procedimientos adicionales de uso de este beneficio.

9.2 POLINOMIO DE REAJUSTABILIDAD DE TARIFA DE REFERENCIA

El polinomio de reajustabilidad de tarifa que debe aplicarse en cumplimiento de las obligaciones que impone el presente contrato a partir de la fecha en que la Secretaría Regional Ministerial correspondiente notifique al Operador de Transporte del inicio de la operación, será el siguiente según la composición de la flota al momento de realizar el reajuste.

A partir del 1 de marzo de 2021 y cada dos meses de operación, la tarifa máxima será reajustada, dentro de los primeros quince (15) días hábiles del mes que corresponda, y en conformidad a la siguiente metodología:

9.2.1 METODOLOGÍA DE REAJUSTABILIDAD PARA VEHÍCULOS DIÉSEL

La reajustabilidad para la tarifa tendrá relación directa con las variaciones que experimenten los siguientes factores:

- 1) Para calcular el precio del petróleo diésel (PD) y el precio de neumáticos (PN) se utilizará el valor publicado en el Índice de Precios al Productor (IPP) del Instituto Nacional de Estadísticas (INE).
- 2) El valor del ICMO corresponderá al valor del Índice Costo de Mano de Obra Nominal.



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

3) ~~El valor del dólar estadounidense~~ corresponderá al valor de esa divisa expresado en pesos chilenos según reportado por el Banco Central de Chile (DO), o el índice que lo reemplace.

La variación de cada uno de los factores que componen la metodología de reajustabilidad corresponde a la variación del valor del factor j en el mes t respecto al valor del mismo factor j en el periodo de dos meses anteriores ($t-2$).

$$\Delta V_{j,t} = \frac{V_{j,t} - V_{j,t-2}}{V_{j,t-2}}$$

siendo $j = PD, ICMO, PN$ y DO y siendo t el periodo mensual correspondiente.

Donde:

$V_{j,t}$ es el valor del factor j en el mes t correspondiente.

$\Delta V_{j,t}$ es la variación porcentual del factor j en el mes t , cuyo valor se considerará con aproximación a dos decimales.

El reajuste de la tarifa máxima de operación (T), corresponde a su valor del período anterior, ponderado según la suma de los cambios bimensuales de los cuatro factores considerados, y ponderados por el peso relativo de cada uno de ellos, según la estructura de costos operacional del sistema que surge del presente proceso.

$$T_t = T_{t-2} \times (1 + (\Delta_{PD,t} \times 0,34 + \Delta_{ICMO,t} \times 0,25 + \Delta_{PN,t} \times 0,04 + \Delta_{DO,t} \times 0,37))$$

Donde:

T_t es la Tarifa Máxima Adulta vigente a partir del mes t y resultante del proceso de reajustabilidad

T_{t-2} : es la Tarifa máxima Adulta en el periodo correspondiente a los dos meses que anteceden al período de cálculo mensual (t), donde $t \geq 2$.

Las nuevas tarifas se aproximarán al múltiplo de 10 más cercano.

En caso de que el valor resultante corresponda a un número entero, cuyo último dígito sea cinco (5), dicho valor se convertirá al múltiplo de 10 inmediatamente superior.

9.2.2 SOBRE LA POSIBILIDAD DE MODIFICACIONES AL PROCESO DE REAJUSTABILIDAD TARIFARIA

Ante la existencia de al menos uno de los siguientes escenarios: un estudio de revisión de polinomio o de estructuras de costos, la implementación de un medio de recaudo electrónico en la zona o la incorporación de vehículos eléctricos, o de otro medio de propulsión distinto del diésel; el Ministerio podrá modificar, en parte o en



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~su totalidad, tanto el polinomio~~ como la metodología de reajustabilidad tarifaria aquí acordada, de manera que en el nuevo escenario se reflejen de mejor forma las variaciones de los costos de los operadores y del sistema en su conjunto.

CLÁUSULA DÉCIMA: SISTEMAS TECNOLÓGICOS COMPLEMENTARIOS DE APOYO A LA OPERACIÓN

El Operador de Transporte deberá incorporar y mantener operativo durante toda la vigencia del contrato el siguiente equipamiento:

- 1) Contador de subidas y bajadas de pasajeros.
- 2) Aplicación al usuario con información en línea de los servicios.
- 3) Wifi a bordo de todos los buses, abierto y disponible para los usuarios.

El Operador de Transporte se compromete a incorporar los equipos mencionados en los puntos anteriores, de forma tal que, estos estén completamente operativos y en el porcentaje de la flota exigido, al inicio del periodo descrito en la siguiente tabla:

TECNOLOGÍA	% MÍNIMO DE FLOTA CON TECNOLOGÍA IMPLEMENTADA⁹
App información al usuario en línea	100%
Sistema de conteo (subidas y bajadas) de pasajeros	33%
Wifi a bordo de todos los buses, abierto y disponible para los usuarios.	100%

Adicionalmente, el operador de transporte podrá, durante la vigencia del contrato, incorporar sistemas tecnológicos complementarios, que ayuden en la actividad.

La tecnología señalada en los puntos anteriores deberá ser aprobada y regulada en su implementación y/u operación por la Secretaría Regional mediante resolución, al menos 10 días antes del inicio de la operación de los servicios.

CLÁUSULA DÉCIMOPRIMERA: SISTEMA DE CONTROL DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN

11.1 SISTEMA AVL

El Ministerio controlará la efectiva, correcta y adecuada prestación del servicio de transporte, en las condiciones establecidas en el programa de operación, utilizando para ello "sistemas de localización automática de vehículos", en adelante "sistemas AVL" (Automatic Vehicle Location).

⁹ Los valores asociados a estos porcentajes deberán ser aproximados al entero superior más cercano.



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~El Operador de Transporte~~ deberá contar con un sistema de localización automática de vehículos, el cual permitirá conocer de manera remota y en tiempo real la ubicación geográfica de vehículos, usando para ello tecnologías de posicionamiento y de transmisión inalámbrica de datos. El tipo de tecnología de posicionamiento que se utilizará en este caso será "Global Positioning System", en adelante GPS. Lo anterior, deberá estar equipado en la totalidad de la flota inscrita por el operador.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará los estándares técnicos y operativos de los sistemas tecnológicos de los servicios. También, la forma de entrega al referido Ministerio de los datos e información contenida en dichos sistemas o proveniente de ellos.

El Operador de Transporte deberá supervisar la correcta captura, a través de su sistema AVL, la estandarización de los datos de operación e ingreso de la información en el sistema que el Ministerio defina y la continuidad de la toma de datos a través del sistema de localización automática de vehículos. Además, deberá velar que los datos on line sean transmitidos en línea a un servidor del Ministerio o al que éste defina.

11.1.1 ESTÁNDARES TÉCNICOS, DE OPERACIÓN Y DE ACREDITACIÓN DE LOS SISTEMAS AVL

Los sistemas AVL que utilice el Operador Tecnológico deberán cumplir con las funcionalidades descritas en la presente cláusula, con el objeto de garantizar la calidad y confiabilidad de los datos que se generen.

El Operador de Transporte deberá responsabilizarse por la efectiva y correcta captura de información y uso de la tecnología AVL exigidas en la presente cláusula.

11.2 FUNCIONALIDADES DEL SISTEMA AVL

11.2.1 COMPONENTES DEL SISTEMA AVL

El sistema AVL está compuesto por los siguientes elementos:

- 1) Equipamiento Embarcado: componentes que se instalan en el bus como equipo de GPS, antenas de comunicación, etc.
- 2) Infraestructura de Comunicaciones: Antenas del operador de comunicaciones, etc.
- 3) Hardware y software utilizados para captura y despliegue de datos provenientes del equipamiento embarcado.

11.2.2 FUNCIONALIDADES DEL EQUIPAMIENTO EMBARCADO

El Operador deberá cumplir los estándares técnicos para el equipamiento a bordo y la entrega de información, según lo dictado en la Resolución Exenta N° 1247 de 2015 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones.



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

11.3 DATOS E INFORMACIÓN QUE SE DEBERÁ TRANSMITIR Y PRESENTAR AL MINISTERIO

El Operador de Transporte deberá velar por que se transmitan los datos en línea y también presenta la información fuera de línea al Ministerio, con el contenido general que se presenta en la siguiente tabla.

	Descripción general de los datos e información
1	<i>Datos de seguimiento de vehículo fuera de línea (“tracking”):</i> Patente del vehículo, identificador del servicio que dicho vehículo se encuentra prestando, sentido del viaje, localización geográfica, para cada vehículo de la flota se encuentre operando en un lapso de tiempo, entre otros datos que el Ministerio definirá a través de acto administrativo.
2	<i>Información de Expediciones:</i> A partir de los datos de seguimiento, para cada expedición, esto es, para cada viaje realizado por un vehículo desde un punto de origen a uno de destino del trazado de un servicio en un mismo sentido, se deberá informar sobre las horas a las que dicho vehículo pasó por distintos puntos de control. Los puntos de control son un conjunto de localizaciones geográficas, definidas por resolución por la Secretaria Regional que se encuentran sobre el trazado de cada servicio. Estos puntos se utilizarán para controlar que los servicios se estén prestando en las condiciones establecidas y el cálculo de los indicadores de cumplimiento. En la Resolución Exenta N°1247 de 2015 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se establecerán las condiciones en que se considera que una expedición es válida.
3	<i>Indicadores de Cumplimiento:</i> El cálculo de estos indicadores se detalla en el punto 11.4 de la presente cláusula.
4	<i>Datos de seguimiento (“tracking”) mensual en sistema en línea:</i> Los datos serán los mismos señalados en la fila N°1 de esta tabla, con las características que el Ministerio determine mediante acto administrativo.

La información que reciba el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través del Sistema AVL, podrá ser utilizada, sin limitación alguna por las Secretarías Regionales y los Programas, Divisiones y Unidades de la Subsecretaría de Transportes para el cumplimiento de sus fines.

Los detalles técnicos respecto a la información a presentar serán los señalados por el Ministerio por acto administrativo totalmente tramitado.

11.4 INDICADORES DE CUMPLIMIENTO

El grado de observancia del Programa de Operación establecido será medido para todos los servicios y sentidos durante cada mes de operación. Existirán tres



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~indicadores de pago: un indicador~~ de cumplimiento de frecuencia (ICF), un indicador de regularidad (IR) y un indicador de puntualidad en los horarios de pasada (IP).

El Operador de Transporte tendrá la obligación de informar los indicadores de cumplimiento y entregar cada una de las tablas generadas para calcular los indicadores finales, según lo que indicará el Ministerio.

Sin perjuicio de lo anterior, se establecerá un período de cura, que se extenderá durante los primeros tres meses de operación del presente contrato. Durante este período, los incumplimientos a los indicadores serán puestos en conocimiento del Operador de Transporte, quien deberá adoptar las medidas necesarias para asegurar los mejores niveles de cumplimiento de los mismos; sin embargo, los incumplimientos a los indicadores no implicarán descuentos al subsidio variable a la operación, excepto en el caso estipulado en el párrafo siguiente.

El Operador de Transporte deberá informar, antes del término del tercer mes de operación del contrato, las medidas adoptadas al efecto. En el evento en que el Operador de Transporte no cumpla con el deber de informar, se entenderá que incurre en el incumplimiento previsto y sancionado en el numeral 4 del punto 14.3 de la cláusula décimo cuarta del presente contrato.

11.4.1 INDICADOR DE CUMPLIMIENTO DE LA FRECUENCIA (ICF)

Este indicador tiene por objetivo la revisión del cumplimiento efectivo de las frecuencias requeridas de acuerdo al valor indicado en el Programa de Operación (Anexo N° 2).

Para calcular el indicador de cumplimiento de la frecuencia, en base a los puntos de control de seguimiento, se requieren las siguientes definiciones:

- 1) EE_{dp}^{si} : es la cantidad de expediciones exigidas para el servicio s , sentido i , el día d^{10} , período p , de acuerdo al valor indicado en Programa de Operación.
- 2) EO_{dp}^{si} : es la cantidad total de expediciones válidas observadas, para el servicio s , sentido i , el día d , en el período p .
- 3) ICF_{dp}^{si} : es el indicador de cumplimiento de la frecuencia en el servicio s , sentido i , el día d , en el período p .

Si el inicio de la operación de los servicios corresponde a un día intermedio del mes diferente al primer día calendario, se entenderá que el cambio del parámetro ψ anual comenzará su aplicación al inicio del mes siguiente al mes en que se cumple la vigencia anual.

Luego ICF_{dp}^{si} se debe calcular de acuerdo a la siguiente formulación:

¹⁰ Para la definición de día se entenderá que corresponde a todos los días del mes.



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

$$ICF_{dp}^{si} = \frac{\min\{EE_{dp}^{si}, EO_{dp}^{si}\}}{EE_{dp}^{si}}$$

Este valor debe ser redondeado al segundo decimal.

Luego de acuerdo a lo indicado en el Anexo N° 2, se separan los ICF_{dp}^{si} de acuerdo al parámetro 'Tipo Demanda' del período analizado según indique el programa de operaciones, generándose n (con n entre 1 y 3) listados de valores de ICF_{dp}^{si} para el mes analizado: Baja, Media, Alta según existan esos tipos de demanda en el mes analizado.

Posteriormente se calcula para cada listado el promedio simple de cada uno, redondeado al segundo decimal y se procede a utilizar la siguiente formulación:

1) Si $0,50 \leq ICF \leq 0,90$ se procede de la siguiente forma:

a) $FactorPago = ICF$

2) Si $ICF < 0,50$ se procede de la siguiente forma:

a) $FactorPago = 0,50$

3) Si $ICF > 0,90$ se procede de la siguiente forma:

a) $FactorPago = 1$

Para todos los casos los factores de pago deben ser redondeados al segundo decimal.

A partir de lo anterior, se obtendrán n factores de pago. Luego, el ICF mensual se definirá como el promedio simple entre los n factores de pago anteriores, es decir:

$$ICF_M = \frac{FactorPagoBaja + FactorPagoMedia + FactorPagoAlta}{n}$$

El valor ICF_M como resultado final deberá ser redondeado al segundo decimal.

Adicionalmente para cada servicio s en el día d , se deberá calcular el indicador de frecuencia diario ICF_d^s , como el promedio simple de los indicadores ICF_{dp}^{si} para todos los sentidos i y períodos p , redondeado al segundo decimal.

11.4.2 INDICADOR DE CUMPLIMIENTO DE LA REGULARIDAD (IR)



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~Este indicador mide que los intervalos de pasada entre vehículos consecutivos no sean mayores a los exigidos por la operación.~~

Este indicador se basa en la existencia de puntos de control donde se llevará a cabo la medición de regularidad. Se exigirá que cada servicio-sentido contemple a lo menos tres (3) puntos de control donde se mida regularidad. La ubicación exacta de los tres puntos antes mencionados, y todos aquellos que se añadan con posterioridad deberán ser definidas por la Secretaría Regional, a través de acto administrativo e informadas a la Subsecretaría de Transportes y al Operador con a lo menos quince (15) días de anticipación al cambio y tendrán vigencia desde el primer día del mes siguiente al aviso. El correlativo de los puntos de control donde se mide regularidad no podrá variar dentro del mes en curso.

11.4.2.1 Cálculo de Intervalos Exigidos (IE)

Para calcular los intervalos exigidos, para todos los servicios y sentidos, períodos y días, se define:

IE_{dp}^{si} : Intervalo exigido para el servicio s , sentido i , el día d , período p .

EE_{dp}^{si} : Cantidad de expediciones exigidas para el servicio s , sentido i , el día d , período p , de acuerdo al valor indicado en Programa de Operación.

El intervalo exigido se calcula como el cociente entre la duración del período y la cantidad de expediciones exigidas en dicho período.

$$IE_{dp}^{si} = \frac{60}{EE_{dp}^{si}}$$

El valor obtenido debe estar expresado en minutos y redondeado al segundo decimal.

Este procedimiento se debe realizar para todos los servicios, sentidos, días y períodos de cada mes.

11.4.2.2 Cálculo de Intervalos Observados (IO)

En cada punto de control C de medición de regularidad, se registrarán las horas de pasada expresadas en horas minutos segundos (hh:mm:ss) de los vehículos de cada servicio como $t_{dk}^{si}(C)$, donde k es la cantidad total de pasadas ordenadas cronológicamente (basadas en las expediciones válidas) registradas en el punto de control C para el servicio s y sentido i , en el día d . El parámetro k toma valores entre 1 y n , siendo n el número total de pasadas registradas, según lo anteriormente descrito.

Luego, se definen los intervalos observados del servicio s y sentido i , en el punto de control C , en el día d , para la pasada k , como la diferencia de hora de la pasada actual menos la anterior, de la siguiente forma:



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

$$IO_{dk}^{si}(C) = t_{dk}^{si}(C) - t_{d(k-1)}^{si}(C)$$

Una vez calculados los intervalos anteriormente mencionados, $IO_{dk}^{si}(C)$ se procederá a asignar un valor correspondiente a cada intervalo observado para cada período, denominado $IO_{djp}^{si}(C)$, donde:

- 1) Sea **p**, el período correspondiente de la expedición a la cual pertenece la pasada **k**
- 2) Sea **j**, un parámetro que toma valores entre **1** y $n_{dp}^{si}(C)$, siendo este último valor la cantidad total de intervalos observados en el punto de control **C** para el servicio **s** y sentido **i**, en el día **d** y cada período **p**.
- 3) Si no hay intervalos observados, $IO_{djp}^{si}(C)$ no se construye y $n_{dp}^{si}(C)=0$.

Estos valores deben estar expresados en minutos y redondeados al segundo decimal.

Se deben, además, considerar las siguientes condiciones:

- 1) Si en un período **p** no hay expediciones exigidas y en el período **p+1** sí, entonces para la primera pasada que pertenezca a un período mayor o igual a **p+1** no se construye su intervalo observado.
- 2) Si existen frecuencias para los períodos **p=0** de un día y **p=23** del día anterior, entonces para la primera pasada del período **p=0** de un día, su intervalo se construirá utilizando la pasada de la última expedición del día anterior.

11.4.2.3 Cálculo de la regularidad de cada intervalo

Para el cálculo de este indicador, se compara la duración del intervalo observado con el exigido en la operación.

Luego:

- 1) $IR_{djp}^{si}(C)$: Indicador de regularidad por el punto de control **C** para el servicio **s**, sentido **i**, el día **d**, la pasada **j**, en el período **p**.
- 2) IE_{djp}^{si} : Intervalo exigido para las pasadas **j** en el período **p**, correspondiente al período de la expedición a la cual pertenece la pasada **j**.
- 3) $Incumplimiento_{djp}^{si}$: Se define como la diferencia entre el intervalo observado y el exigido, expresada en minutos redondeado al segundo decimal.

$$Incumplimiento_{djp}^{si} = IO_{djp}^{si}(C) - IE_{djp}^{si}$$

Luego $IR_{djp}^{si}(C)$ se calcula usando los siguientes rangos:



TOMADO RAZÓN
 Fecha : 25/11/2020
 Jorge Andres Bermudez Soto
 Contralor General

$$IR_{djp}^{si}(C) = \begin{cases} 1 & \text{si} & Incumplimiento_{djp}^{si} \leq \frac{1}{4} IE_{djp}^{si} \\ 0,75 & \text{si} & \frac{1}{4} IE_{djp}^{si} < Incumplimiento_{djp}^{si} \leq \frac{1}{2} IE_{djp}^{si} \\ 0,5 & \text{si} & \frac{1}{2} IE_{djp}^{si} < Incumplimiento_{djp}^{si} \leq \frac{3}{4} IE_{djp}^{si} \\ 0,25 & \text{si} & \frac{3}{4} IE_{djp}^{si} < Incumplimiento_{djp}^{si} < IE_{djp}^{si} \\ 0 & \text{si} & Incumplimiento_{djp}^{si} \geq IE_{djp}^{si} \end{cases}$$

Si p es un período sin expediciones exigidas, el indicador de regularidad no se calcula, aunque haya expediciones observadas.

Para efectos del cálculo del promedio simple para cada período analizado y en caso de que las pasadas observadas no sean suficientes para realizar los cálculos antes descritos (ya sea porque en un período no hay pasadas observadas o hay menos que las exigidas), se deben completar indicadores de regularidad con valor 0 de acuerdo a las siguientes condiciones:

- 1) Sea $n_{dp}^{si}(C)$, la cantidad total de intervalos observados en el punto de control C para el servicio s y sentido i , en el día d y para el período p .
- 2) Luego, si p es un período con expediciones exigidas, en que en $p-1$ no hay expediciones exigidas, y $EE_{dp}^{si} - 1 > n_{dp}^{si}(C)$ entonces se define L como:

$$L = EE_{dp}^{si} - 1$$

Entonces, se procede asignar los indicadores faltantes $IR_{djp}^{si}(C) = 0$, donde j varía desde $(n_{dp}^{si}(C) + 1)$ hasta L .

- 3) En el resto de los casos, cuando $EE_{dp}^{si} > n_{dp}^{si}(C)$, se define L como:

$$L = EE_{dp}^{si}$$

Entonces se procede asignar los indicadores faltantes $IR_{djp}^{si}(C) = 0$, donde j varía desde $(n_{dp}^{si}(C) + 1)$ hasta L .

Finalmente, para cada servicio, sentido y punto de control, se calculará separadamente el promedio simple de los $IR_{djp}^{si}(C)$ sobre todos los días, pasadas y períodos redondeadas al segundo decimal. El valor promedio se denominará $IR^{si}(C)$.

11.4.2.4 Cálculo del indicador de regularidad

El indicador se obtendrá utilizando lo siguiente:



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

1) Si $0,50 \leq IR^{si}(C) \leq 0,90$ se procede de la siguiente forma:

a) $IR_M^{si}(C) = IR^{si}(C)$

2) Si $IR^{si}(C) < 0,50$ se procede de la siguiente forma:

a) $IR_M^{si}(C) = 0,50$

3) Si $IR^{si}(C) > 0,90$ se procede de la siguiente forma:

a) $IR_M^{si}(C) = 1$

En todos los casos $IR_M^{si}(C)$ debe estar redondeado al segundo decimal.

Para cada servicio y sentido se calcula el promedio ponderado sobre todos los puntos de control de los valores $IR_M^{si}(C)$, el resultado se denominará IR_M^{si} , redondeando el resultado final al segundo decimal. A través de Resolución de la Secretaría Regional Ministerial, se deben definir para cada servicio y sentido, el valor de los ponderadores en los puntos de control en los que se mide el indicador IR. Por cada servicio-sentido, la suma total de sus ponderadores, debe ser igual a 1.

Finalmente, el valor mensual del indicador IR_M , se calculará como un promedio simple para todos los servicios y sentidos a partir de los valores IR_M^{si} ; redondeando el resultado final al segundo decimal.

11.4.3 INDICADOR DE PUNTUALIDAD (IP)

Este indicador se calculará para todos los tipos de día, servicios, sentidos, períodos, estacionalidades y puntos de control donde la Secretaría Regional lo defina a través de Resolución.

Se define el *tiempo de pasada observado j* como la hora de pasada del vehículo por el punto de control C , para el servicio s , sentido i y día d como $TPO_{dj}^{si}(C)$. Estos tiempos estarán expresados en horas minutos segundos (hh:mm:ss). Con estos datos se crea una lista de pasadas observadas (LPO) ordenadas cronológicamente.

En una Resolución que al efecto dicte la Secretaría Regional Ministerial, dada(s) la(s) estacionalidad(es) y tipo de día(s) especificado(s) anteriormente, se definen:

- 1) El *tiempo de pasada programado k* como la hora de pasada exigida para cada punto de control C , servicio s , sentido i y día d como $TPP_{dk}^{si}(C)$. Estos tiempos estarán expresados en horas minutos segundos (hh:mm:ss). Con estos datos se crea una lista de pasadas programadas (LPP) ordenadas cronológicamente.



=====

TOMADO RAZÓN
 Fecha : 25/11/2020
 Jorge Andres Bermudez Soto
 Contralor General

=====

2) ~~El intervalo de pasada programada~~ k para cada punto de control C , servicio s , sentido i y día d como $IPP_{dk}^{si}(C)$. Estos tiempos estarán expresados en horas minutos segundos (hh:mm:ss). El intervalo es la diferencia entre el tiempo de pasada exigido siguiente $(k+1)$ y la actual (k) , es decir , $IPP_{dk}^{si}(C) = TPP_{d(k+1)}^{si}(C) - TPP_{dk}^{si}(C)$.

Se deberá adjuntar una tabla con los TPP e IPP como sigue:

K	$IPP_{dk-1}^{si}(C)$	$TPP_{dk}^{si}(C)$	$IPP_{dk}^{si}(C)$
1	$IPP_{d0}^{si}(C)$	$TPP_{d1}^{si}(C)$	$IPP_{d1}^{si}(C)$
2	$IPP_{d1}^{si}(C)$	$TPP_{d2}^{si}(C)$	$IPP_{d2}^{si}(C)$
3	$IPP_{d2}^{si}(C)$	$TPP_{d3}^{si}(C)$	$IPP_{d3}^{si}(C)$
4	$IPP_{d3}^{si}(C)$	$TPP_{d4}^{si}(C)$	$IPP_{d4}^{si}(C)$
...			
N	$IPP_{dn-1}^{si}(C)$	$TPP_{dn}^{si}(C)$	$IPP_{dn}^{si}(C)$

Para los casos de borde, es decir, el intervalo anterior al primero y el último intervalo, dónde no se pueden construir como la diferencia entre los tiempos de pasada, se debe considerar que:

- 1) Para $k=0$ se le asigna el mismo valor del primer intervalo ($k=1$), es decir: $IPP_{d0}^{si}(C) = IPP_{d1}^{si}(C)$
- 2) Para $k=n$ se le asigna el mismo valor del penúltimo intervalo ($k=n-1$), es decir: $IPP_{dn}^{si}(C) = IPP_{dn-1}^{si}(C)$

A modo de ejemplo, se tiene que:

K	$IPP_{dk-1}^{si}(C)$	$TPP_{dk}^{si}(C)$	$IPP_{dk}^{si}(C)$
1	00:10:00	10:00:00	00:10:00
2	00:10:00	10:10:00	00:20:00
3	00:20:00	10:30:00	00:20:00
4	00:20:00	10:50:00	00:20:00

En el caso que se decida colocar sólo una pasada programada que corresponde a una expedición de un período de frecuencia mayor a uno, los intervalos anterior y posterior corresponden al intervalo de regularidad exigido de dicho período.

En el caso de una pasada programada que corresponde a una expedición de un período de frecuencia igual a uno, el intervalo anterior y posterior a utilizar será 30 minutos.

Para el cálculo del indicador de puntualidad $IP_{dj}^{si}(C)$ se procede como:

- 1) De la LPP, se considera el primer tiempo de pasada programado.
- 2) Se construye el intervalo:



TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

$$\left[TPP_{dk}^{si}(C) - \frac{IPP_{dk-1}^{si}(C)}{12} ; TPP_{dk}^{si}(C) + \frac{IPP_{dk}^{si}(C)}{6} \right]$$

En caso de existir un tiempo de pasada observado $TPO_{dj}^{si}(C)$ de la LPO incluido en este intervalo, entonces $IP_{dj}^{si}(C) = 1$ y se elimina esta pasada de la LPO. Tanto en el caso que exista esta pasada como que no exista, se avanza al siguiente TPP de la LPP y se repite esta etapa (punto 2), hasta analizar todos los TPP.

Para aquellos TPP en que no exista un tiempo de pasada observado $TPO_{dj}^{si}(C)$ incluido en este intervalo, se pasa al punto 3.

3) Se construyen los intervalos:

$$\left[TPP_{dk}^{si}(C) - \frac{IPP_{dk-1}^{si}(C)}{6} ; TPP_{dk}^{si}(C) - \frac{IPP_{dk-1}^{si}(C)}{12} \right] \text{ y } \left[TPP_{dk}^{si}(C) + \frac{IPP_{dk}^{si}(C)}{6} ; TPP_{dk}^{si}(C) + \frac{IPP_{dk}^{si}(C)}{3} \right]$$

En caso de existir un tiempo de pasada observado $TPO_{dj}^{si}(C)$ de la LPO actualizada incluido en este intervalo, entonces $IP_{dj}^{si}(C) = 0,75$ y se elimina esta pasada de la LPO. Tanto en el caso que exista esta pasada como que no exista, se avanza al siguiente TPP de la LPP desde el punto 3, hasta analizar todos los TPP remanentes.

Para aquellos TPP en que no exista un tiempo de pasada observado $TPO_{dj}^{si}(C)$ incluido en este intervalo, se pasa al punto 4.

4) Se construyen los intervalos:

$$\left[TPP_{dk}^{si}(C) - \frac{IPP_{dk-1}^{si}(C)}{4} ; TPP_{dk}^{si}(C) - \frac{IPP_{dk-1}^{si}(C)}{6} \right] \text{ y } \left[TPP_{dk}^{si}(C) + \frac{IPP_{dk}^{si}(C)}{3} ; TPP_{dk}^{si}(C) + \frac{IPP_{dk}^{si}(C)}{2} \right]$$

En caso de existir un tiempo de pasada observado $TPO_{dj}^{si}(C)$ de la LPO incluido en este intervalo, entonces $IP_{dj}^{si}(C) = 0,5$ y se elimina esta pasada de la LPO. Tanto en el caso que exista esta pasada como que no exista, se avanza al siguiente TPP de la LPP desde el punto 4, hasta analizar todos los TPP remanentes.

Para aquellos TPP en que no exista un tiempo de pasada observado $TPO_{dj}^{si}(C)$ incluido en este intervalo, se pasa al punto 5.

5) Se construyen los intervalos:



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

$$\left[TPP_{dk}^{si}(C) - \frac{IPP_{dk-1}^{si}(C)}{3} ; TPP_{dk}^{si}(C) - \frac{IPP_{dk-1}^{si}(C)}{4} \right] \text{ y } \left[TPP_{dk}^{si}(C) + \frac{IPP_{dk}^{si}(C)}{2} ; TPP_{dk}^{si}(C) + \frac{2}{3} IPP_{dk}^{si}(C) \right]$$

En caso de existir un tiempo de pasada observado $TPO_{dj}^{si}(C)$ de la LPO actualizada incluido en este intervalo, entonces $IP_{dj}^{si}(C) = 0,25$ y se elimina esta pasada de la LPO. Tanto en el caso que exista esta pasada como que no exista, se avanza al siguiente TPP de la LPP desde el punto 5, hasta analizar todos los TPP remanentes.

Para aquellos TPP en que no exista tiempo de pasada observado $TPO_{dj}^{si}(C)$ incluido en este intervalo, se pasa al punto 6.

- 6) Si no existe un tiempo de pasada observado $TPO_{dj}^{si}(C)$ de la LPO actualizada que cumpla alguna de las condiciones anteriores $IP_{dj}^{si}(C) = 0$.

11.4.3.1 Cálculo del Indicador de Puntualidad

Se calculará IP_M' como el promedio simple de los $IP_{dj}^{si}(C)$, para todos los tipos de día, servicios, sentidos, pasadas programadas y puntos de control donde la Secretaría Regional ha definido, redondeados al segundo decimal.

El indicador final se obtendrá utilizando lo siguiente:

- 1) Si $0,50 \leq IP_M' \leq 0,90$ se procede de la siguiente forma:**

a) $IP_M = IP_M'$

- 2) Si $IP_M' < 0,50$ se procede de la siguiente forma:**

a) $IP_M = 0,50$

- 3) Si $IP_M' > 0,90$ se procede de la siguiente forma:**

a) $IP_M = 1$

11.4.4 REVISIÓN DE LOS DESCUENTOS

Los indicadores de cumplimiento considerados en el presente contrato (ICF, IR e IP), tienen por objeto medir el cumplimiento de la oferta de transporte comprometida bajo condiciones normales de operación. Se entiende que las condiciones normales de operación incluyen las variaciones que toda ciudad experimenta y que son inherentes a la actividad del transporte urbano de pasajeros, las que, por tanto, el



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~Operador de Transporte tiene o~~ debe tener la capacidad de gestión necesaria para afrontarlas.

Sin embargo, existen otros eventos, de naturaleza excepcional, cuyo impacto sobre la operación es mayor y que exigen la adopción de medidas extraordinarias, las que no necesariamente permiten superar el problema, o incluso situaciones para las que no hay gestión posible en un lapso oportuno. Ejemplos de tales eventos son: manifestaciones sociales importantes, situaciones climáticas inusuales, accidentes que provocan elevada congestión, entre otros. Cuando estos eventos excepcionales ocurren, los indicadores de cumplimiento se ven afectados de manera negativa, sin reflejar apropiadamente la disposición y esfuerzo del Operador de Transporte por proveer el servicio acordado.

Para abordar este aspecto, la Contraparte Técnica que representa a la Subsecretaría de Transportes, establecerá a más tardar al inicio de los servicios, un procedimiento que (i) identifica tales eventos y (ii) los requisitos para excluir el período afectado del cálculo de los indicadores de cumplimiento, con el fin de reducir el efecto de dichos eventos en sus resultados.

Para la elaboración del procedimiento se tendrán presente las siguientes consideraciones:

- 1) El impacto de los eventos que ocurren en la calle no liberará por completo la aplicación de los indicadores de cumplimiento. La cantidad de eventos que potencialmente pueden ocurrir, su extensión temporal o espacial y otras características, son demasiado diversas para intentar singularizar el efecto de cada cual. Por ende, el tratamiento que se les dé a los eventos se enfocará en excluir períodos específicos que se vean afectados por eventos exógenos y no necesariamente los siguientes a éste, en cuyo caso el operador deberá realizar las acciones necesarias para cumplir con el Programa de Operación.
- 2) Bajo ninguna circunstancia se podrá empeorar un indicador de cumplimiento respecto a su cálculo normal sin considerar la ocurrencia de eventos.
- 3) En ningún momento se considerará dentro este tipo de eventos los fenómenos que, aun teniendo un efecto importante sobre la operación de los buses, tienen una regularidad suficiente como para no considerarlos extraordinarios. Dentro de estas situaciones se pueden mencionar, por ejemplo, fechas con operaciones especiales como Fiestas Patrias, situaciones de congestión agudas en vísperas de Navidad, concentraciones políticas en vísperas de elecciones, etc.
- 4) Para acreditar la existencia de cada uno de los eventos extraordinarios de un muy alto impacto y/o extensión, que se regulan en el presente numeral, la Secretaría Regional respectivo deberá dictar una Resolución fundada que identifique, al menos, el evento extraordinario, su impacto en la operación de transporte, extensión y los antecedentes que acreditaron su existencia. La Secretaría Regional no podrá excluir más de 72 períodos continuos para el mismo evento, a excepción que el término de esta exclusión sea dentro de un día inhábil, donde se podrá prolongar hasta el día hábil siguiente. En caso de que su extensión sea superior, a los plazos descritos, deberá ajustar el Programa de Operación conforme lo dispone el punto 5.3.5 del presente contrato.



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~Los procedimientos referidos~~ en este apartado, así como sus modificaciones, se plasman en un manual publicado en el sitio web www.dtpr.cl que será informado por la Contraparte Técnica y por tanto todas las exclusiones deberán ajustarse a las reglas establecidas en dicho manual.

11.5 FALLA MASIVA O INDISPONIBILIDAD DE LOS SISTEMAS

En caso de falla masiva del sistema AVL, incumplimientos reiterados o indisponibilidad de los sistemas de recepción y/o procesamiento de datos, el Ministerio a través de las entidades descritas en el punto 11.6 de la presente cláusula, calculará indicadores a través de muestras en terreno que podrán realizarse en el lugar, fecha y hora que el Ministerio determine y con las metodologías de cálculo aplicables a dichos datos. Las mediciones en terreno tendrán la misma validez que aquellas obtenidas a través del sistema AVL para efectos de lo señalado, en lo que sea pertinente, en el numeral 5 del presente acto administrativo.

11.6 SOBRE LA FISCALIZACIÓN

La fiscalización del cumplimiento del contrato que se suscriba se apoyará principalmente en el sistema AVL.

La fiscalización en terreno de los servicios de transporte será realizada por el Ministerio a través del Programa Nacional de Fiscalización, y con apoyo de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, y de la Contraparte Técnica.

Adicionalmente, el Ministerio podrá contar con servicios de apoyo a la supervisión de los servicios en terreno.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA: FÓRMULA DE PAGO Y PROCEDIMIENTO DE PAGO DE SUBSIDIO

12.1 FÓRMULA DE PAGO

El pago mensual se realizará en base a lo calculado por el Ministerio y se realizará según lo señalado en el numeral anterior y según lo siguiente:

$$Subsidio_M = Cuota_{fija} + (Cuota_{variable} \times Factor\ de\ Pago_M)$$

donde,

Subsidio_M: Es el subsidio mensual correspondiente al mes M, correspondiendo a una cuota de subsidio fijo de financiamiento de la flota, y una cuota de subsidio variable a la operación una vez aplicado el factor de pago, redondeando el resultado final al entero más cercano.



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

No se considera bajo ninguna circunstancia el pago del subsidio por adelantado, efectuándose dichos pagos de manera posterior al mes de inicio de la prestación de los servicios.

No obstante lo anterior, los montos asociados a subsidio fijo y a subsidio variable del mes respectivo, se podrán pagar de manera independiente.

Con todo, el valor de $Subsidio_M$ nunca podrá ser superior a la suma de la $Cuota_{fija}$ y $Cuota_{variable}$ que corresponda.

Si el inicio de la operación de los servicios corresponde a un día intermedio del mes diferente al primer día calendario, se entenderá que los parámetros α , β y γ comenzará su aplicación tras el periodo de cura al inicio del mes siguiente al mes en que se cumple la vigencia mensual.

Además, en este caso, tanto el primer mes de operación como en el último al término del contrato, el pago del subsidio será proporcional a los días en que efectivamente existió operación bajo esta regulación.

$Cuota_{fija}$: Es el monto total mensual de la cuota pagada por el concepto del pago de la flota, fijado en el punto 3.1 entendiéndose que este monto incluye también los costos administrativos asociados con la provisión de flota.

En caso de que la flota comprometida en el presente contrato disminuya, el Ministerio podrá rebajar proporcionalmente la cuota de subsidio fijo.

$Cuota_{variable}$: Es el monto total mensual de subsidio a la operación ($Subsidio_0$) reajustado según la metodología en el punto 3.1.

El $Factor\ de\ Pago_M$ se calculará como la suma de las multiplicaciones de cada indicador mensual por su respectivo ponderador, redondeando el resultado final de la suma de los tres indicadores, a dos decimales.

$$Factor\ de\ Pago_M = (\alpha \times ICF_M + \beta \times IR_M + \gamma \times IP_M)$$

Para el $Factor\ de\ Pago_M$, se considerarán los siguientes valores:

Mes	α	β	Γ
4 en adelante	0,70	0,20	0,10



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~Si el inicio de la operación de los servicios~~ corresponde a un día intermedio del mes diferente al primer día calendario, se entenderá que el cambio de los parámetros α , β y γ anual comenzarán su aplicación al inicio del mes siguiente al mes en que se cumple la vigencia anual (considerando como vigencia anual, cada período de 12 meses).

12.2 SOBRE EL PROCEDIMIENTO DE PAGO DEL SUBSIDIO

El subsidio mensual se pagará en dos cuotas separadas, siendo la primera el subsidio de cuota fijo, y la segunda el subsidio de cuota variable. Las dos cuotas se pagarán mensualmente por períodos vencidos, dentro de los primeros 15 días de cada mes, contra facturación. Para ambas cuotas, el operador deberá entregar la factura en la Secretaría Regional o enviar la factura electrónica a la casilla del correo que se le informe por dicha Secretaría.

12.2.1 DEL SUBSIDIO DE CUOTA FIJO

El subsidio de cuota fijo se pagará independientemente de cualquier incumplimiento, proceso sancionatorio, u otra situación extraordinaria que pudiere afectar el pago, o el monto de pago, del subsidio de cuota variable.

El monto facturado deberá ser el mismo que el estipulado en el punto 3.1 del presente contrato. La factura del subsidio de cuota fijo deberá ser extendida el mismo día que se extiende la factura del subsidio de cuota variable a la operación, y deberá ser según indica el siguiente cuadro:

Nombre	Subsidio Nacional al Transporte Público
RUT	61.979.750-7
Giro	Servicio Público
Dirección	Amunátegui N° 139, Santiago
Glosa	Contrato Otorgamiento de Subsidio a la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros en la Ciudad de Punta Arenas, en la Región de Magallanes y de la Antártica Chile. Pago de Subsidio de Cuota Fijo. MM (mes de operación) AAAA (año de operación)

12.2.2 DEL SUBSIDIO DE CUOTA VARIABLE

La Secretaría Regional avisará al Operador de Transporte vía escrito con al menos 5 días hábiles de anticipación el monto a facturar para el pago del subsidio de cuota variable a la operación, a base de la aplicación del Factor de Pago descrito en el punto 12.1.



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~El monto facturado deberá ser el mismo que el informado por la Secretaría Regional.~~

Junto con esta factura, el operador deberá entregar, cada mes, documentos que acreditan y certifican el estado de mantenimiento de la flota. Además, el operador deberá entregar, cada cuatro meses, documentos con los estados financieros de la empresa. Estos documentos deberán ser entregados íntegramente con la factura vía la casilla del correo que se le informe por la Secretaría Regional.

La factura deberá ser extendida según indica el siguiente cuadro:

Nombre	Subsidio Nacional al Transporte Público
RUT	61.979.750-7
Giro	Servicio Público
Dirección	Amunátegui N° 139, Santiago
Glosa	Contrato Otorgamiento de Subsidio a la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros en la Ciudad de Punta Arenas, en la Región de Magallanes y de la Antártica Chile. Pago de Subsidio de Cuota Variable. MM (mes de operación) AAAA (año de operación)

El Ministerio podrá reclamar en contra del contenido de la factura, dentro de los ocho (8) días corridos siguientes a su recepción. En este caso, el reclamo deberá ser puesto en conocimiento del emisor de la factura por carta certificada, o por cualquier otro modo fehaciente, conjuntamente con la devolución de la factura. El reclamo se entenderá practicado en la fecha de envío de la comunicación.

Una vez pagado el subsidio en sus dos cuotas al operador, el Ministerio verificará que toda entrega de nuevos fondos se realice una vez rendida la cuenta de los anteriores pagos transferidos. Para efecto de lo anterior, el operador debe entregar dentro de los 5 días hábiles siguientes de realizada la transferencia en su cuenta el certificado de transferencias que será remitido por la Secretaría Regional a través de correo electrónico.

En caso de que el operador no haga entrega de la rendición de cuentas mencionada en el párrafo anterior en el plazo dispuesto, el Ministerio no procederá con la transferencia de fondos para el pago de subsidio de cuota fija y variable para el mes siguiente conforme a lo dispuesto en la Resolución N° 30 de 2015 de la Contraloría General de la República.

12.3 DESCUENTO POR INGRESOS SUPERIORES A LOS ESTIMADOS

En el caso de que los ingresos percibidos por recaudación por el Operador de Transportes sobrepasen los ingresos máximos mensuales establecidos en la tabla siguiente, se deberá realizar un descuento del monto del subsidio mensual,



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General
~~correspondiente al 50% del exceso del monto percibido en relación a dicho ingreso máximo.~~

Programa de Operación Vigente	Ingresos máximos mensuales (\$)
Normal	80.000.000
Estival	50.000.000

Dichos montos serán reajustados de acuerdo a la misma fórmula indicada en la **cláusula tercera** del presente contrato.

CLÁUSULA DÉCIMOTERCERA: GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DE CONTRATO

Antes del inicio de la operación, el Operador deberá hacer entrega de un instrumento de garantía de fiel cumplimiento del contrato, consiste en boleta de garantía o depósito a la vista o vale vista bancario, extendido a nombre de la Subsecretaría de Transportes, RUT 61.212.000-5, indicando su glosa lo siguiente:

“Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Otorgamiento de Subsidio a la prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros en la Ciudad de Punta Arenas, en la Región De Magallanes y de la Antártica Chilena”.

Esta caución garantiza además el pago de las obligaciones laborales y sociales con los trabajadores del contratado y ha sido emitida por un banco comercial con sucursal en Santiago de Chile. El antedicho instrumento de garantía se encuentra emitido en UF, extendida como irrevocable y pagadera a la vista, ascendiendo a la cantidad de cinco mil (5.000) UF y su vigencia se extiende hasta el 31 de diciembre de 2023.

También podrá utilizarse como instrumento de garantía de fiel cumplimiento del contrato una póliza de garantía con carácter de irrevocable, sin liquidador, a la vista y de ejecución inmediata, en favor de la Subsecretaría de Transportes, RUT 61.212.000-5 acreditándose en este acto el pago de la totalidad de la prima correspondiente al periodo de vigencia de la póliza, por la cantidad de cinco mil (5.000) UF, y su vigencia deberá ser de al menos un año, debiendo renovarse un mes antes de su vencimiento, durante el periodo que se extenderá hasta los 60 días hábiles posteriores al vencimiento del contrato.

Para el requerimiento bastará una declaración suscrita por el Asegurado en la que se especifique el hecho en que consiste el incumplimiento y que el operador se ha puesto en situación de hacerla efectiva, debiendo la Compañía de Seguros proceder al pago de la indemnización correspondiente una vez que el siniestro quede configurado, según lo establecido en este párrafo, sin que corresponda exigir otros antecedentes respecto a su procedencia y monto. Deberá indicar además que el Asegurado podrá requerir el pago a la Compañía, mediante un oficio, pudiendo informar la misma vía presencial, e-mail o fax. Una vez presentado lo anterior, el



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~pago de la indemnización se debe realizar a la vista, abonando directamente en la cuenta corriente que haya establecido el asegurado u otra forma que se establezca.]~~

En caso de hacerse efectiva la garantía, deberá ser repuesta por el Operador en un plazo no superior a diez (10) días hábiles, contados a partir de la fecha en que se le notifique que se ha dispuesto hacer efectiva dicha garantía, de no dar cumplimiento se aplicaran las multas estipuladas en el presente contrato.

En caso de prórroga o de modificación del contrato, el instrumento de Garantía deberá ser reemplazado en un plazo no superior a los diez días hábiles siguientes a la notificación por parte de la Secretaría Regional, comunicando la total tramitación del documento que apruebe la prórroga o modificación. En este caso el nuevo instrumento deberá tener una vigencia de 60 días corridos más del plazo de la prórroga del contrato.

CLÁUSULA DÉCIMOCUARTA: INCUMPLIMIENTOS DEL CONTRATO Y SUS SANCIONES

14.1 CADUCIDAD

Podrá proceder la sanción de Caducidad del contrato, por parte del Secretario Regional, previo proceso administrativo, en el caso de que se verifique cualquiera de los incumplimientos de contrato que se indican en la tabla expuesta a continuación:

Incumplimiento	Sanción	No obstante sanción anterior
1 La no iniciación o el abandono de uno o más servicios sin causa justificada, ni aprobada por el Ministerio; considerando como fecha en que debe iniciarse el servicio aquella indicada en la cláusula segunda del presente contrato y entendiéndose por abandono el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio por un mes completo según lo establecido en la cláusula undécima de este contrato, igual a cero durante cinco o más días consecutivos, o un mes completo con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio, inferior a	1.- Término anticipado del contrato. 2.- Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro del Instrumento de Garantía de fiel cumplimiento de contrato.	En caso de que así lo determine el Ministerio, el operador caducado podrá prestar los servicios en los términos y por el plazo que señale el Ministerio, mediante acto administrativo fundado y en tanto se procede a un nuevo proceso licitatorio o de contratación. En este caso, la multa corresponderá al 20% del monto del subsidio mensual a otorgar.



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

Incumplimiento	Sanción	No obstante sanción anterior
0,2; ó dos meses continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio, igual o superior a 0,2 e inferior a 0,4.		
2 La cesión del contrato o la subcontratación de alguno de los servicios, sin la previa autorización del Ministerio.	1.- Término anticipado del contrato. 2.- Cobro del Instrumento de Garantía de fiel cumplimiento de contrato.	
3 La no instalación del sistema AVL en un plazo de 30 días hábiles de iniciada la operación de los servicios, o no contar con dicho sistema durante la ejecución del contrato, sin causa justificada.	1.- Término anticipado del contrato. 2.- Cobro del Instrumento de Garantía de fiel cumplimiento de contrato.	
4 La acumulación de veinte (20) censuras por escrito en el período de doce (12) meses.	1.- Término anticipado del contrato. 2.- Cobro del Instrumento de Garantía de fiel cumplimiento de contrato.	

En caso de aplicarse la sanción de caducidad del contrato, el Ministerio por razones de interés público y buen servicio, podrá llamar a un nuevo proceso de licitación o realizar la contratación directa para el otorgamiento del subsidio, en los mismos términos establecidos en el presente contrato. Sin perjuicio de lo anterior, en caso de que así lo determine el Ministerio, el operador caducado podrá prestar los servicios en los términos y por el plazo que señale el Ministerio, mediante acto



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~administrativo fundado y en tanto~~ se procede a un nuevo proceso licitatorio o de contratación.

14.2. POR CENSURA POR ESCRITO

Podrá proceder la sanción de censura por escrito por parte del Secretario Regional, previo proceso administrativo, en el caso que se verifique cualquiera de los incumplimientos del contrato que se indican en la tabla expuesta a continuación:

Incumplimiento		Sanción	Acumulación de Censuras
1	La entrega parcial o discordante de la información mencionada en la cláusula décima primera del presente contrato, que impidan el correcto cálculo de indicadores y obtención del Factor de Pago, una vez transcurridos tres meses desde el inicio de los servicios.	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 100 UF por la entrega inexacta de 1 informe de cumplimiento en un plazo de 6 meses	La acumulación de 10 censuras por escrito en el periodo de tiempo menor o igual a 120 días, dará lugar al cobro adicional de la garantía de fiel cumplimiento de contrato.
		Cobro de Multa por un monto correspondiente a 350 UF por la entrega inexacta de 3 informes de cumplimiento en un plazo de 6 meses	
		Cobro de Multa por un monto correspondiente a 500 UF por la entrega inexacta de 6 informes de cumplimiento en un plazo de 6 meses	
2	Indicador ICF_M igual al 50% o Indicador IR_M igual al 50% o Indicador IP_M inferior al 40% (promedio simple)	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 1.000 UF	
3	No realizar la rendición de cuentas según procedimiento y plazos señalados en la cláusula décimo segunda del presente contrato.	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 5 UF por día de atraso	



TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

Incumplimiento		Sanción	Acumulación de Censuras
4	Modificación del itinerario o frecuencia contratada, sin previa autorización	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 100 UF.	
5	Cobro de tarifa superior a la contratada.	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 50 UF	
6	La no renovación o reposición de la garantía de Fiel cumplimiento del contrato, de acuerdo a lo señalado en la cláusula décimo tercera de este contrato.	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 5 UF por cada día de atraso	
7	La interrupción no autorizada del servicio. Se entenderá por interrupción, el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio, igual o inferior a 0,05 durante un día; ó diez días continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio inferior a 0,2; ó cuarenta días continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio igual o superior a 0,2 e inferior a 0,4; ó sesenta días continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio desde 0,4 y hasta	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 100 UF, por cada interrupción.	



TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

Incumplimiento		Sanción	Acumulación de Censuras
	0,55.indicador de frecuencia diario del servicio desde 0,4 y hasta 0,55.		
8	Introducción de vehículos diferentes a los que se encuentren inscritos en el Registro Nacional de Transporte Público de Pasajeros, salvo autorización expresa del Secretario Regional, en casos excepcionales y calificados.	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 50 UF	
9	Presentar una flota inferior a la mínima establecida en el número 6.1 de la cláusula sexta, salvo modificaciones debidamente autorizadas.	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 50 UF, por cada vez que se constate el hecho	
10	No dar respuesta a los reclamos según el plazo establecido	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 50 UF	
11	La acumulación de cinco (5) amonestaciones por escrito en el lapso de dos (2) meses o cada vez que se acumulen diez (10) en un plazo de seis (6) meses.	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 20 UF	

14.3 POR AMONESTACIÓN POR ESCRITO

Podrá proceder la sanción de amonestación por escrito por parte del Secretario Regional, previo proceso administrativo, en el caso que se verifique cualquiera de los incumplimientos del contrato que se indican en la tabla expuesta a continuación:



TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

Incumplimiento		Monto Multa
1	La no presentación de la información de tracking e indicadores y/o cualquier información cuya entrega es exigida en la cláusula décimo primera, dentro del plazo que establecerá la Secretaría Regional.	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 5 UF por cada día de atraso
2	La entrega de información con errores de integridad que no afecten el cálculo de indicadores, según lo establecido en la Resolución Exenta N° 1247 de 2015 ya señalada y sus modificaciones.	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 10 UF
3	Cualquier incumplimiento a que se refiere el punto 5.5.1 sobre la apariencia y comportamiento de los conductores	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 2 UF por cada evento
4	Todo otro incumplimiento de contrato que no sea susceptible de ser sancionado con la caducidad o censura por escrito establecidas precedentemente, será sancionado por el Secretario Regional con la medida de amonestación por escrito, previo proceso administrativo	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 10 UF

14.4 SOBRE LAS MULTAS

Las multas serán descontables del estado de pago del subsidio correspondiente al mes en que se notifique el acto administrativo que le pone término al procedimiento administrativo sancionatorio o al mes siguiente, o del instrumento de garantía de fiel cumplimiento del contrato en caso de que no pudiere procederse al descuento.

Las sanciones establecidas en los párrafos precedentes serán aplicables al operador, aun cuando la falta sea imputable personalmente a la acción u omisión de un conductor o personal del servicio o dueño del vehículo. Por lo tanto, el operador es responsable directo y en forma indelegable del fiel cumplimiento de todos los aspectos que involucra el buen servicio a que se obligan por medio del contrato, incluido los relativos a los aspectos laborales y previsionales de quienes intervengan en la prestación de estos en calidad de conductores.

Se regirá, para impugnaciones y procedimientos sancionatorios por las disposiciones de la ley 19.880

CLÁUSULA DÉCIMOQUINTA: DISCREPANCIAS DURANTE LA VIGENCIA DEL CONTRATO

Si durante la vigencia del contrato se produjeran diferencias en el cumplimiento de éste en cuanto a lo previsto en los diversos instrumentos que regulan esta materia,



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~la controversia se resolverá aplicando~~ el presente contrato por sobre cualquier otro instrumento que rija la contratación, en todo aquello que no sea contrario a las normas legales y reglamentarias aplicables a la materia.

CLÁUSULA DÉCIMOSEXTA: PROHIBICIÓN DE CESIÓN Y DE SUBCONTRATACIÓN

Se prohíbe estrictamente la subcontratación de los servicios establecidos en el presente contrato; como asimismo la cesión del contrato de otorgamiento de subsidio, sin la previa autorización del Ministerio mediante acto administrativo fundado.

CLÁUSULA DÉCIMO SÉPTIMA: TÉRMINO ANTICIPADO DEL CONTRATO

Las partes o el Ministerio, según corresponda, podrán poner término anticipado al contrato por las causales que se mencionan a continuación:

- 1) Resciliación o mutuo acuerdo entre los contratantes;
- 2) Estado de notoria insolvencia del contratante, a menos que se mejoren las cauciones entregadas o las existentes sean suficientes para garantizar el cumplimiento del contrato; sin perjuicio de lo dispuesto en el conforme al artículo 57 de la ley 20.720.
- 3) Por incumplir con los estándares de servicio especificados en la cláusula undécima del presente contrato, teniendo cualquier indicador igual o menor a 0,5 por 3 meses corridos.
- 4) Por exigirlo el interés público o la seguridad nacional.

El Ministerio debe comunicar el término anticipado por escrito, fijándose un plazo de 15 (quince) días hábiles, contados desde la fecha de su recepción por parte de la persona jurídica contratada, para que el Ministerio proceda a liquidar los saldos que se devenguen en favor del Fisco o abonar los gastos eventuales, siempre que éstos tengan directa relación con el servicio, lo cual se acreditará mediante la presentación de la(s) factura(s) correspondiente(s), aceptada en conformidad por el Ministerio.

Con todo, para los efectos de la aplicación de la presenta cláusula, aplicará ley 19.880.

CLÁUSULA DÉCIMO OCTAVA: CONTRAPARTE TÉCNICA

La Contraparte Técnica a la que se refiere el literal 13) de la cláusula cuarta del presente contrato, estará compuesta por tres servidores públicos que se desempeñen en la División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes, los que serán designados en la parte resolutive del acto administrativo que apruebe el presente contrato.

En el evento en que sean designados personas contratadas bajo la modalidad de honorarios a suma alzada, estos deberán tener la calidad de agente público, encontrándose facultados para desempeñar las labores de contraparte técnica.



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

CLÁUSULA DÉCIMO NOVENA: MARCO LEGAL APLICABLE

En el marco del presente contrato, al Operador de Transporte le serán aplicables las disposiciones vigentes y las que se dicten en el futuro en relación con la operación de los servicios de transporte, así como aquellas referidas al cumplimiento de normas técnicas y de emisión de contaminantes.

CLÁUSULA VIGÉSIMA: COMPETENCIA

Para todos los efectos legales derivados del presente contrato, las partes fijan su domicilio en la ciudad y comuna de Santiago y se someten a la competencia de sus Tribunales Ordinarios de Justicia, sin perjuicio de las funciones que le competen a la Contraloría General de la República.

CLÁUSULA VIGÉSIMO PRIMERA: EJEMPLARES

El presente contrato se extiende en cuatro ejemplares, del mismo tenor y fecha, quedando uno en poder del operador y tres en poder del Ministerio.

CLÁUSULA VIGÉSIMO SEGUNDA: PERSONERÍA

El nombramiento de doña Gloria Hutt Hesse como Ministra de Transportes y Telecomunicaciones consta en Decreto Supremo N° 413, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, de fecha 11 de marzo de 2018.

La personería de don Marcelo Enrique Cornejo Godoy para representar a Ascendal Punta Arenas SpA, consta en la escritura pública otorgada con fecha 15 de Abril de 2020, ante el Notario Público don Patricio Raby Benavente, titular de la Quinta Notaría de Santiago, a la que se redujo bajo repertorio 2949-2020.

FIRMADO GLORIA HUTT HESSE, MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES. MARCELO CORNEJO GODOY, REPRESENTANTE LEGAL ASCENDAL PUNTA ARENAS SpA

ANEXO N° 1: DEFINICIONES

Para los efectos del presente contrato, las siguientes palabras y expresiones tendrán el significado que se define a continuación, salvo que, de acuerdo al contexto, se dé un significado distinto, y sin perjuicio de la normativa que a futuro se dicte con respecto a las mismas:

- a) **Año:** Período de doce meses que se inicia el 1° de enero y termina el 31 de diciembre.
- b) **Área Regulada:** Es el conjunto de vías, presentes y futuras, ubicadas al interior del área en el cual se prestarán los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros de la ciudad de Punta Arenas, en las cuales se aplican las disposiciones que se establecen mediante el presente acto administrativo.



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

- ~~c) **Capacidad:** Cantidad máxima de pasajeros que puede transportar un bus, según se establece en el Decreto Supremo N° 122, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o en aquel que lo modifique o reemplace.~~
- d) Conductor:** Persona natural, titular de licencia de conducir vigente, que de acuerdo a la legislación aplicable, está habilitado para conducir el vehículo destinado al servicio.
- e) Contrato:** Contrato de otorgamiento de subsidio para la prestación de servicios de Transporte Público y Remunerado de Pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Operador de servicios de transporte público de pasajeros.
- f) Cuota de Subsidio Fijo:** Pago mensual al que tiene derecho el operador de transporte, de su obligación de mantener disponible y en buen estado buses al Sistema de Transporte Urbano en la Ciudad de Punta Arenas, por cada bus disponible en el sistema, fijado en el punto 3.1.
- g) Cuota de Subsidio Variable:** Es el monto total mensual de subsidio a la operación reajustado según la metodología en el punto 3.1.
- h) Días:** Salvo que se exprese de otra forma, los plazos establecidos en este acto administrativo se entenderán de días corridos, esto es, considerando los días hábiles e inhábiles. En caso de que un plazo de días venza un día inhábil, éste se entenderá prorrogado hasta el día hábil siguiente.
- i) Día hábil:** Todos los días entre lunes y viernes (ambos inclusive), excepto festivos.
- j) Día inhábil:** Todos los días sábados, domingos y festivos.
- k) Estacionalidad:** Se refiere a una variación periódica y predecible de las condiciones de operación que se plasman a través del programa de operación. En principio se definen al menos dos: Estival y Normal. Se podrán agregar otras estacionalidades según se determine por la Secretaría Regional respectiva a través de Resolución.
- l) Expedición:** Es el viaje de un bus o taxi bus desde el inicio de un trazado hasta el final del mismo, en sentido de ida o de regreso. Una expedición tiene un único sentido.
- m) Expedición Válida:** Es una expedición que cumple simultáneamente todas las condiciones establecidas en el numeral 2.2 del Resuelvo 2° de la Resolución Exenta N° 1247 de 2015 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones.
- n) Flota mínima:** Es la menor flota que un operador de transporte requiere para cumplir el programa de operación, por unidad de negocio, según lo señalado en numeral 6.1. de la presente resolución.
- o) Flota inscrita:** Es la cantidad de flota registrada por el operador de transporte en el Registro Nacional de Transporte Público de Pasajeros para la unidad de negocios correspondiente. No debe ser inferior a la Flota mínima, para una unidad de negocio y un programa operacional específico, lo que estará sujeto a sanciones.
- p) Frecuencia Exigida:** Es la cantidad de expediciones de un servicio por sentido en un período en un tipo de día, según el programa de operación vigente.
- q) Frecuencia Observada:** Es la cantidad de expediciones válidas, de un servicio por sentido en un período en un tipo de día.
- r) Índice de Precios al Consumidor (IPC):** Es el índice determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas o el organismo que lo reemplace, o el indicador que según la normativa lo reemplace.
- s) Inyección de un servicio:** Se refiere a expediciones que inician operación en un punto intermedio del trazado de un servicio (servicio principal) en horarios específicos.



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

- t) ~~Kilómetros Comerciales:~~** Se entenderá como el producto de la longitud del trazado, por la frecuencia exigida, en el programa de operación vigente.
- u) Mes:** Cada uno de los 12 períodos de 28, 29, 30 o 31 días en que se encuentra dividido el año.
- v) Mes tipo:** Se refiere a un mes que contempla 21 días laborales, 4 sábados y 5 domingos, para efectos de cálculo de kilómetros comerciales del servicio o conjunto de servicios, que conforman la unidad.
- w) Ministerio o M.T.T.:** Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- x) Operador de Transporte u Operador o Responsable del Servicio u Operador de Servicios:** Persona responsable para todos los efectos de prestar uno o varios servicios de transporte público dentro del área regulada.
- y) Período:** Se refiere a la división de un día en 24 intervalos de duración igual a una hora cada uno. Siendo el período cero (0) entre las 00:00 – 00:59, el período uno (1) entre las 01:00 – 01:59, y así sucesivamente hasta el período veintitrés (23) entre las 23:00 – 23:59.
- z) Programa de Operación:** Es el conjunto de parámetros que definen las condiciones de operación específicas para todos los servicios de transporte público que conforman una Unidad de Negocio; que incluye frecuencias, trazados, entre otros.
- aa) Programa de Operación Base:** Corresponde al definido en la presente resolución en Anexo N° 2.
- bb) Puntos de Control:** Es el conjunto de localizaciones geográficas, definidas por resolución de la Secretaría Regional Ministerial, que se encuentran sobre el trazado de cada servicio - sentido. Estos puntos se utilizarán para controlar que los servicios se estén prestando en las condiciones que hayan sido establecidas por el Ministerio. Existirán tres tipos de puntos de control: de seguimiento, regularidad y puntualidad. Se clasificará cada punto de control en urbanos o rurales.
- cc) Punto de Control de Seguimiento:** Se entenderá por punto de control de seguimiento al que se utiliza para definir que una expedición es válida y medir el indicador de frecuencia.
- dd) Punto de Control de Regularidad:** Se entenderá por punto de control de regularidad el utilizado para medir los intervalos de pasada entre vehículos consecutivos.
- ee) Punto de Control de Puntualidad:** Se entenderá por punto de control de puntualidad el utilizado para controlar el horario de pasada de un bus. Los puntos que controlen el atributo de puntualidad no deben controlar el atributo de regularidad.
- ff) Regularidad:** Se entenderá en los términos definidos en el indicador de la sección 11.4.2.
- gg) RNSTP:** Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, regulado por el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o el que lo reemplace.
- hh) Secretaría Regional:** Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Magallanes y la Antártica Chilena.
- ii) Servicio o servicio de transporte:** Se refiere al transporte público remunerado de pasajeros realizado por un operador de transporte con uno o más buses o taxibuses, por ciertas vías públicas que constituyen su trazado, con el objeto de desplazar a personas de un punto a otro. Los servicios están compuestos por trazados en sentidos de ida y/o regreso. El servicio tendrá un nombre y/o número identificador.
- jj) Sistema AVL:** AVL es el acrónimo de Automatic Vehicle Location, en español: Localización Automática de Vehículos. Corresponde al conjunto de equipos



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

~~(hardware) y programas (software)~~ que permiten conocer de manera remota y en tiempo real la ubicación geográfica de vehículos, usando para ello tecnologías de posicionamiento como GPS (Global Positioning System), DR (Dead Reckoning), Navegación Inercial, RFID (Radio Frequency Identification), entre otras, y también tecnologías de transmisión inalámbrica de datos como comunicación satelital, celular, por radio o de otro tipo.

kk) Sistema de Coordenadas: El sistema de coordenadas que utiliza el MTT para el cálculo de los indicadores, trabaja con coordenadas geográficas bajo datum de referencia WGS84 y la posición espacial, latitud y longitud están en un sistema decimal. Por lo tanto, toda la información de posición de los puntos de control sobre el trazado se encuentra referida a este sistema.

ll) Subsecretaría: Subsecretaría de Transportes.

mm) Tarifa: Es el precio máximo que pueden cobrar los Operadores a los usuarios por el pasaje, para el uso de los servicios de transporte público de pasajeros.

nn) Tipo de día: Para efectos de la operación, se consideran 3 tipos de día: laboral (Lunes a Viernes, ambos incluidos), sábado y domingo-festivos.

oo) Tipo de demanda: Es un parámetro que responde a las necesidades de movilidad del usuario por tipo de día y período, para efectos del control de la operación. Se consideran 3 tipos: alta, media y baja, según lo señalado en el programa de operación.

pp) Trazado: Conjunto de vías públicas por las cuales transitan los buses o taxi buses de un servicio de transporte de acuerdo a lo señalado en el Programa de operación correspondiente. Podrá existir un trazado en sentido ida y otro de regreso.

qq) Unidad de Negocio: Corresponde al conjunto de servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestado por un operador de transporte.

rr) Usuario: Persona que accede o busca acceder a los servicios de transporte público previo pago, cuando corresponde, de la tarifa correspondiente.



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General
ANEXO N° 2: PROGRAMA DE OPERACIÓN

PO_XII_PUNTA ARENAS_PA_NORMAL_2020_1

TIPO REGULACIÓN	ZE
TIPO	PO
REGIÓN	XII
ZONA REGULADA	PUNTA ARENAS
UNIDAD DE NEGOCIO	PA

ESTACIONALIDAD	NORMAL
CORRELATIVO	1

FECHA INICIO	01-10-2020
FECHA FIN	01-10-2023

Realizado por	Mitchell Kyle Langley
Revisado por	Raúl Fernández Balboa



TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

RESUMEN PROGRAMA DE OPERACIÓN

CÓDIGO	PO_XII_PUNTA ARENAS_PA_NORMAL_2020_1
---------------	---

1. Descripción del Programa de Operación

TIPO	PO
REGIÓN	XII
ZONA REGULADA	PUNTA ARENAS
UNIDAD DE NEGOCIO	PA

ESTACIONALIDAD	NORMAL
DETALLE Estacionalidad	
MODIFICA SUBSIDIO	NO
CORRELATIVO	1

FECHA INICIO	01-10-2020
FECHA FIN	01-10-2023

2. Descripción del Operador

OPERADOR DE TRANSPORTE	ASCENDAL PUNTA ARENAS SPA
FOLIO	
REPRESENTANTE LEGAL	
ADMINISTRADOR OPERACIONAL	

RUT	77.148.374-7
RUT	
RUT	

3. Descripción de la Flota

FLOTA MÍNIMA UN	70
FLOTA INSCRITA UN	
ANTIGÜEDAD MAX	

4. Resumen de Servicios

Servicio	Sentido	Longitud (KM)	Origen	Destino	Adjunta KMZ	ID_Servicio
1	Ida	16,93	Archipiélago de Chiloé	Hospital Regional	SI	8
1	Regreso	15,42	Hospital Regional	Archipiélago de Chiloé	SI	8
2	Ida	19,80	Villa Nelda Panicucci	Zona Franca	SI	10
2	Regreso	16,93	Zona Franca	Villa Nelda Panicucci	SI	10
5	Ida	19,25	Villa Mirador al Estrecho	Zona Franca	SI	40
5	Regreso	16,17	Zona Franca	Villa Mirador al Estrecho	SI	40
9	Ida	14,90	Villa Nelda Panicucci	Hospital Regional	SI	42
9	Regreso	13,92	Hospital Regional	Villa Nelda Panicucci	SI	42
6	Ida	14,73	Archipiélago de Chiloé	Hospital Regional	SI	12
6	Regreso	13,15	Hospital Regional	Archipiélago de Chiloé	SI	12



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

6V	Ida	15,62	Archipiélago de Chiloé	Hospital Regional	SI	19
6V	Regreso	14,60	Hospital Regional	Huillinco	SI	19
8	Ida	15,58	Archipiélago de Chiloé	Hospital Regional	SI	14
8	Regreso	14,22	Hospital Regional	Archipiélago de Chiloé	SI	14
8V	Ida	7,34	Archipiélago de Chiloé	Centro	SI	21
VH	Ida	9,19	Pueblos Unidos	Hospital Regional	SI	32



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

DETALLE DEL SERVICIO (1 – IDA)

Servicio	Sentido	Origen	Destino
1	IDA	Archipiélago de Chiloé	Hospital Regional

INICIO DEL SERVICIO	Archipiélago de Chiloé
FIN DEL SERVICIO	Hospital Regional

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Dalcahue con Avda. Canal de Chacao	Punta Arenas
2	Avda. Canal de Chacao	Punta Arenas
3	Patagona	Punta Arenas
4	Avda. Pueblos Unidos	Punta Arenas
5	Manuel Rodríguez	Punta Arenas
6	Av. Presidente Jorge Alessandri	Punta Arenas
7	José Martínez de Aldunate	Punta Arenas
8	Av. Presidente Salvador Allende Sur	Punta Arenas
9	Av. Independencia Sur	Punta Arenas
10	21 de Mayo	Punta Arenas
11	Plaza Gobernador Benjamín Muñoz Gamero	Punta Arenas
12	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
13	José Menéndez	Punta Arenas
14	Bernardo O'Higgins	Punta Arenas
15	Avda. Cristóbal Colón	Punta Arenas
16	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
17	Diagonal Don Bosco	Punta Arenas
18	Av. Bulnes Oriente	Punta Arenas
19	Angamos	Punta Arenas
20	General Estanislao del Canto	Punta Arenas
21	Sargento Juan de Dios Aldea	Punta Arenas
22	Manuel Aguilar	Punta Arenas
23	Av. Eduardo Frei Montalva Oriente	Punta Arenas
24	Carlos Condell	Punta Arenas
25	Av. Circunvalación General Ramón Cañas Montalva	Punta Arenas
26	Capitán Guillermo	Punta Arenas
27	Av. Eduardo Frei Montalva Oriente	Punta Arenas
28	Los Flamencos	Punta Arenas
29	Hospital Regional	Punta Arenas



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

DETALLE DEL SERVICIO (1 – REGRESO)

Servicio	Sentido	Origen	Destino
1	REGRESO	Hospital Regional	Archipiélago de Chiloé

INICIO DEL SERVICIO	Hospital Regional
FIN DEL SERVICIO	Archipiélago de Chiloé

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Hospital Regional	Punta Arenas
2	Av. Eduardo Frei Montalva Poniente	Punta Arenas
3	Capitán Juan Guillermos	Punta Arenas
4	Av. Circunvalación General Ramón Cañas Montalva	Punta Arenas
5	Carlos Condell	Punta Arenas
6	Av. Eduardo Frei Montalva Poniente	Punta Arenas
7	Manuel Aguilar	Punta Arenas
8	Sargento Juan de Dios Aldea	Punta Arenas
9	General Juan Salvo	Punta Arenas
10	José Ignacio Zenteno	Punta Arenas
11	Diagonal Universidad	Punta Arenas
12	Patagona	Punta Arenas
13	Pasaje Bermúdez	Punta Arenas
14	Almirante Manuel Señoret	Punta Arenas
15	Maipú	Punta Arenas
16	Chiloé	Punta Arenas
17	Av. Independencia Norte	Punta Arenas
18	Av. Presidente Salvador Allende Gossens Norte	Punta Arenas
19	José Martínez de Aldunate	Punta Arenas
20	Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez	Punta Arenas
21	Manuel Rodríguez	Punta Arenas
22	Avda. Pueblos Unidos	Punta Arenas
23	Patagona	Punta Arenas
24	Avda. Canal de Chacao	Punta Arenas
25	Dalcahue con Avda. Canal de Chacao	Punta Arenas



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

DETALLE DEL SERVICIO (2 – IDA)

Servicio	Sentido	Origen	Destino
2	IDA	Villa Nelda Panicucci	Zona Franca

INICIO DEL SERVICIO	Villa Nelda Panicucci
FIN DEL SERVICIO	Zona Franca

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Carlos González Yaksic esq., Alc Juan Poblete Silva	Punta Arenas
2	José Agüero Vera	Punta Arenas
3	Calle 1	Punta Arenas
4	Eusebio Lillo	Punta Arenas
5	Av. Pedro Aguirre Cerda	Punta Arenas
6	José Martínez de Aldunate	Punta Arenas
7	Ramón Carnicer	Punta Arenas
8	Eusebio Lillo	Punta Arenas
9	Av. Presidente Salvador Allende Gossens Norte	Punta Arenas
10	Av. Circunvalación General Ramón Cañas Montalva	Punta Arenas
11	Juan Ladrilleros	Punta Arenas
12	Mar de Chile	Punta Arenas
13	Océano Pacífico	Punta Arenas
14	Pedro Bórquez Saldivia	Punta Arenas
15	Bahía Decepción	Punta Arenas
16	Av. Presidente Salvador Allende Gossens Sur	Punta Arenas
17	Av. Independencia Sur	Punta Arenas
18	21 de Mayo	Punta Arenas
19	Plaza Gobernador Benjamín Muñoz Gamero	Punta Arenas
20	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
21	José Menéndez	Punta Arenas
22	Bernardo O'Higgins	Punta Arenas
23	Avda. Cristóbal Colón	Punta Arenas
24	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
25	Diagonal Don Bosco	Punta Arenas
26	Av. Bulnes Oriente	Punta Arenas
27	Angamos	Punta Arenas
28	General Estanislao del Campo	Punta Arenas
29	Cirujano Videla	Punta Arenas
30	Rómulo Correa	Punta Arenas
31	Av. Circunvalación General Ramón Cañas Montalva	Punta Arenas
32	Capitán Juan Guillermos	Punta Arenas
33	Av. Eduardo Frei Montalva Oriente	Punta Arenas
34	Coronel Santos Mardones	Punta Arenas
35	Av. España	Punta Arenas
36	Av. Bulnes Oriente	Punta Arenas
37	Avda. Costanera del Estrecho	Punta Arenas
38	Avda. Norte Sur (Zona Franca)	Punta Arenas
39	Avda. Oriente Poniente (Zona Franca)	Punta Arenas



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

40	Avda. Oriente Poniente esquina Avda. 2 Poniente (Zona Franca)	Punta Arenas
----	--	--------------



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

DETALLE DEL SERVICIO (2 – REGRESO)

Servicio	Sentido	Origen	Destino
2	REGRESO	Zona Franca	Villa Neida Panicucci

INICIO DEL SERVICIO	Zona Franca
FIN DEL SERVICIO	Villa Nelda Panicucci

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Avda. 2 Poniente esquina Calle 1 Norte (Zona Franca)	Punta Arenas
2	Avda. 2 Poniente (Zona Franca)	Punta Arenas
3	Av. Bulnes Poniente	Punta Arenas
4	Av. España	Punta Arenas
5	El Ovejero	Punta Arenas
6	Av. Eduardo Frei Montalva Poniente	Punta Arenas
7	Capitán Juan Guillemos	Punta Arenas
8	Av. Circunvalación General Ramón Cañas Montalva	Punta Arenas
9	Rómulo Correa	Punta Arenas
10	Cirujano Videla	Punta Arenas
11	General Juan Salvo	Punta Arenas
12	José Ignacio Zenteno	Punta Arenas
13	Diagonal Universidad	Punta Arenas
14	Patagona	Punta Arenas
15	Pasaje Bermúdez	Punta Arenas
16	Almirante Manuel Señoret	Punta Arenas
17	Maipú	Punta Arenas
18	Chiloé	Punta Arenas
19	Av. Independencia Norte	Punta Arenas
20	Av. Presidente Salvador Allende Gossens Norte	Punta Arenas
21	Bahía Decepción	Punta Arenas
22	Pedro Bórquez Saldivia	Punta Arenas
23	Océano Pacífico	Punta Arenas
24	Mar de Chile	Punta Arenas
25	Juan Ladrilleros	Punta Arenas
26	Av. Circunvalación General Ramón Cañas Montalva	Punta Arenas
27	Av. Presidente Salvador Allende Gossens Sur	Punta Arenas
28	Eusebio Lillo	Punta Arenas
29	Ramón Carnicer	Punta Arenas
30	José Martínez de Aldunate	Punta Arenas
31	Av. Pedro Aguirre Cerda	Punta Arenas
32	Carlos González Yaksic esq., Alcalde Juan Poblete Silva	Punta Arenas



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

DETALLE DEL SERVICIO (5 – IDA)

Servicio	Sentido	Origen	Destino
5	IDA	Villa Mirador al Estrecho	Zona Franca

INICIO DEL SERVICIO	Villa Mirador al Estrecho
FIN DEL SERVICIO	Zona Franca

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Av. Circunvalación General Ramón Cañas Montalva esquina Ramón Carnicer	Punta Arenas
2	Av. Circunvalación General Ramón Cañas Montalva	Punta Arenas
3	Juan Ladrilleros	Punta Arenas
4	Mar de Chile	Punta Arenas
5	Océano Pacífico	Punta Arenas
6	Pedro Bórquez Saldivia	Punta Arenas
7	Bahía Decepción	Punta Arenas
8	Av. Presidente Salvador Allende Gossens Sur	Punta Arenas
9	Av. Independencia Sur	Punta Arenas
10	21 de Mayo	Punta Arenas
11	Plaza Gobernador Benjamín Muñoz Gamero	Punta Arenas
12	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
13	Diagonal Don Bosco	Punta Arenas
14	Av. Bulnes Oriente	Punta Arenas
15	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
16	José Menéndez	Punta Arenas
17	Bernardo O'Higgins	Punta Arenas
18	Avda. Cristóbal Colón	Punta Arenas
19	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
20	Diagonal Don Bosco	Punta Arenas
21	Av. Bulnes Oriente	Punta Arenas
22	Angamos	Punta Arenas
23	General Estanislao del Canto	Punta Arenas
24	Sargento Aldea	Punta Arenas
25	Manuel Aguilar	Punta Arenas
26	Calle 1	Punta Arenas
27	Calle2	Punta Arenas
28	Av. General del Canto	Punta Arenas
29	Avda. Eduardo Frei Oriente	Punta Arenas
30	Rómulo Correa	Punta Arenas
31	Av. Circunvalación General Ramón Cañas Montalva	Punta Arenas
32	Capitán Guillemos	Punta Arenas
33	Avda. Eduardo Frei Oriente	Punta Arenas
34	Los Flamencos	Punta Arenas
35	Avda. Bulnes oriente	Punta Arenas
36	Avda. Costanera del Estrecho	Punta Arenas
37	Avda. Norte Sur (Zona Franca)	Punta Arenas
38	Avda. Oriente Poniente (Zona Franca)	Punta Arenas
39	Avda. Oriente Poniente esquina Avda. 2 Poniente (Zona Franca)	Punta Arenas



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

DETALLE DEL SERVICIO (5 – REGRESO)

Servicio	Sentido	Origen	Destino
5	REGRESO	Zona Franca	Villa Mirador al Estrecho

INICIO DEL SERVICIO	Zona Franca
FIN DEL SERVICIO	Villa Mirador al Estrecho

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Avda. 2 Poniente esquina Calle 1 Norte (Zona Franca)	Punta Arenas
2	Avda. 2 Poniente (Zona Franca)	Punta Arenas
3	Av. Bulnes Poniente	Punta Arenas
4	Los Flamencos	Punta Arenas
5	Av. Eduardo Frei Montalva Poniente	Punta Arenas
6	Capitán Juan Guillemos	Punta Arenas
7	Av. Circunvalación General Ramón Cañas Montalva	Punta Arenas
8	Rómulo Correa	Punta Arenas
9	Av. Eduardo Frei Montalva Poniente	Punta Arenas
10	Teniente Serrano	Punta Arenas
11	José Velásquez	Punta Arenas
12	Av. General del Canto	Punta Arenas
13	Calle 1	Punta Arenas
14	Calle 2	Punta Arenas
15	Manuel Aguilar	Punta Arenas
16	Sargento Aldea	Punta Arenas
17	General Salvo	Punta Arenas
18	José Ignacio Zenteno	Punta Arenas
19	Diagonal Universidad	Punta Arenas
20	Patagona	Punta Arenas
21	Pasaje Bermúdez	Punta Arenas
22	Almirante Manuel Señoret	Punta Arenas
23	Maipú	Punta Arenas
24	Chiloé	Punta Arenas
25	Av. Independencia Norte	Punta Arenas
26	Bahía Decepción	Punta Arenas
27	Pedro Bórquez Saldivia	Punta Arenas
28	Océano Pacífico	Punta Arenas
29	Mar de Chile	Punta Arenas
30	Juan Ladrilleros	Punta Arenas
31	Av. Circunvalación General Ramón Cañas Montalva	Punta Arenas
32	Av. Circunvalación General Ramón Cañas Montalva esquina Ramon Carnicer	Punta Arenas



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

DETALLE DEL SERVICIO (9 – IDA)

Servicio	Sentido	Origen	Destino
9	IDA	Villa Neida Panicucci	Hospital Regional

INICIO DEL SERVICIO	Villa Neida Panicucci
FIN DEL SERVICIO	Hospital Regional

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Carlos González Yaksic esq., Alc Juan Poblete Silva	Punta Arenas
2	José Agüero Vera	Punta Arenas
3	Calle 1	Punta Arenas
4	Eusebio Lillo	Punta Arenas
5	Av. Pedro Aguirre Cerda	Punta Arenas
6	José Martínez de Aldunate Oriente	Punta Arenas
7	Av. Eduardo Frei Oriente	Punta Arenas
8	Ignacio Carrera Pinto	Punta Arenas
9	José Ignacio Zenteno	Punta Arenas
10	Waldo Seguel	Punta Arenas
11	Arauco	Punta Arenas
12	Av. Independencia Sur	Punta Arenas
13	21 de Mayo	Punta Arenas
14	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
15	José Menéndez	Punta Arenas
16	Bernardo O'Higgins	Punta Arenas
17	Avda. Cristóbal Colón	Punta Arenas
18	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
19	Diagonal Don Bosco	Punta Arenas
20	Av. Manuel Bulnes Oriente	Punta Arenas
21	José Miguel Carrera	Punta Arenas
22	Av. España Oriente	Punta Arenas
23	Capitán Guillermo	Punta Arenas
24	Av. Eduardo Frei Montalva Oriente	Punta Arenas
25	Hornillas	Punta Arenas
26	Esteban Capcovic	Punta Arenas
27	Manantiales	Punta Arenas
28	Av. Eduardo Frei Montalva Oriente	Punta Arenas
29	Los Flamencos	Punta Arenas
30	Hospital Regional	Punta Arenas



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

DETALLE DEL SERVICIO (9 – REGRESO)

Servicio	Sentido	Origen	Destino
9	REGRESO	Hospital Regional	Villa Neida Panicucci

INICIO DEL SERVICIO	Hospital Regional
FIN DEL SERVICIO	Villa Neida Panicucci

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Hospital Regional	Punta Arenas
2	Av. Eduardo Frei Montalva Poniente	Punta Arenas
3	Manantiales	Punta Arenas
4	Esteban Capcovic	Punta Arenas
5	Hornillas	Punta Arenas
6	Av. Eduardo Frei Poniente	Punta Arenas
7	Capitán Guillermo	Punta Arenas
8	José Ignacio Zenteno	Punta Arenas
9	Diagonal Universidad	Punta Arenas
10	Patagona	Punta Arenas
11	Psje. Bermúdez	Punta Arenas
12	Almrte. Señoret	Punta Arenas
13	Maipú	Punta Arenas
14	Chiloé	Punta Arenas
15	Av. Independencia Norte	Punta Arenas
16	Arauco	Punta Arenas
17	Waldo Seguel	Punta Arenas
18	José Ignacio Zenteno	Punta Arenas
19	Ignacio Carrera Pinto	Punta Arenas
20	Av. Eduardo Frei Montalva Oriente	Punta Arenas
21	José Martínez de Aldunate Oriente	Punta Arenas
22	Av. Pedro Aguirre Cerda	Punta Arenas
23	Carlos González Yaksic esq., Alcalde Juan Poblete Silva	Punta Arenas
24	Hospital Regional	Punta Arenas
25	Av. Eduardo Frei Montalva Poniente	Punta Arenas
26	Manantiales	Punta Arenas
27	Esteban Capcovic	Punta Arenas
28	Hornillas	Punta Arenas
29	Av. Eduardo Frei Poniente	Punta Arenas
30	Capitán Guillermo	Punta Arenas



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

DETALLE DEL SERVICIO (6 – IDA)

Servicio	Sentido	Origen	Destino
6	IDA	Archipiélago de Chiloé	Hospital Regional

INICIO DEL SERVICIO	Archipiélago de Chiloé
FIN DEL SERVICIO	Hospital Regional

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Dalcahue con Canal de Chacao	Punta Arenas
2	Huillinco	Punta Arenas
3	Av. Ancud	Punta Arenas
4	Manuel Rodríguez	Punta Arenas
5	Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez	Punta Arenas
6	Simón Bolívar	Punta Arenas
7	Presidente Pedro Aguirre Cerda	Punta Arenas
8	Arturo Prat Chacón	Punta Arenas
9	Francisco Javier Reyna	Punta Arenas
10	José Ignacio Zenteno	Punta Arenas
11	Bellavista	Punta Arenas
12	Patagona	Punta Arenas
13	Av. Independencia Sur	Punta Arenas
14	21 de Mayo	Punta Arenas
15	Plaza Gobernador Benjamín Muñoz Gamero	Punta Arenas
16	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
17	José Menéndez	Punta Arenas
18	Bernardo O'Higgins	Punta Arenas
19	Avda. Cristóbal Colón	Punta Arenas
20	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
21	Diagonal Don Bosco	Punta Arenas
22	Av. Bulnes Oriente	Punta Arenas
23	Angamos	Punta Arenas
24	José Ignacio Zenteno	Punta Arenas
25	El Ovejero	Punta Arenas
26	Av. Eduardo Frei Montalva Oriente	Punta Arenas
27	Hornillas	Punta Arenas
28	Esteban Capkovic Martinic	Punta Arenas
29	Manantiales	Punta Arenas
30	Av. Eduardo Frei Montalva Oriente	Punta Arenas
31	Los Flamencos	Punta Arenas
32	Hospital Regional	Punta Arenas



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

DETALLE DEL SERVICIO (6 – REGRESO)

Servicio	Sentido	Origen	Destino
6	REGRESO	Hospital Regional	Archipiélago de Chiloé

INICIO DEL SERVICIO	Hospital Regional
FIN DEL SERVICIO	Archipiélago de Chiloé

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Av. Eduardo Frei Montalva Poniente	Punta Arenas
2	Manantiales	Punta Arenas
3	Esteban Capkovic Martinic	Punta Arenas
4	Hornillas	Punta Arenas
5	Av. Eduardo Frei Montalva Poniente	Punta Arenas
6	Coronel Santos Mardones	Punta Arenas
7	José Ignacio Zenteno	Punta Arenas
8	Diagonal Universidad	Punta Arenas
9	Patagona	Punta Arenas
10	Pasaje Bermúdez	Punta Arenas
11	Almirante Manuel Señoret	Punta Arenas
12	Maipú	Punta Arenas
13	Chiloé	Punta Arenas
14	Av. Independencia Norte	Punta Arenas
15	Arauco	Punta Arenas
16	Guillermo Pérez de Arce	Punta Arenas
17	Arturo Prat Chacón	Punta Arenas
18	Presidente Pedro Aguirre Cerda	Punta Arenas
19	Simón Bolívar	Punta Arenas
20	Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez	Punta Arenas
21	Manuel Rodríguez	Punta Arenas
22	Av. Ancud	Punta Arenas
23	Huillinco	Punta Arenas
24	Huillinco esquina Pasaje Linao	Punta Arenas



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

DETALLE DEL SERVICIO (6V – IDA)

Servicio	Sentido	Origen	Destino
6V	IDA	Archipiélago de Chiloé	Hospital Regional

INICIO DEL SERVICIO	Archipiélago de Chiloé
FIN DEL SERVICIO	Hospital Regional

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Dalcahue con Canal de Chacao	Punta Arenas
2	Huillinco	Punta Arenas
3	Av. Ancud	Punta Arenas
4	Manuel Rodríguez	Punta Arenas
5	Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez	Punta Arenas
6	Simón Bolívar	Punta Arenas
7	Presidente Pedro Aguirre Cerda	Punta Arenas
8	Arturo Prat Chacón	Punta Arenas
9	Francisco Aníbal Pinto	Punta Arenas
10	Patagona	Punta Arenas
11	Ramón Serrano	Punta Arenas
12	Señoret	Punta Arenas
13	Pérez de Arce	Punta Arenas
14	Av. España	Punta Arenas
15	Av. Independencia	Punta Arenas
16	21 de Mayo	Punta Arenas
17	Plaza Gobernador Benjamín Muñoz Gamero	Punta Arenas
18	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
19	José Menéndez	Punta Arenas
20	Bernardo O'Higgins	Punta Arenas
21	Avda. Cristóbal Colón	Punta Arenas
22	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
23	Diagonal Don Bosco	Punta Arenas
24	Av. Presidente Manuel Bulnes	Punta Arenas
25	Angamos	Punta Arenas
26	José Ignacio Zenteno	Punta Arenas
27	El Ovejero	Punta Arenas
28	Av. Eduardo Frei Montalva	Punta Arenas
29	Hornillas	Punta Arenas
30	Esteban Capkovic Martinic	Punta Arenas
31	Manantiales	Punta Arenas
32	AV. Eduardo Frei Montalva	Punta Arenas
33	Los Flamencos	Punta Arenas
34	Hospital Regional	Punta Arenas

DETALLE DEL SERVICIO (6V – REGRESO)

Servicio	Sentido	Origen	Destino
6V	REGRESO	Hospital Regional	Huillinco

INICIO DEL SERVICIO	Hospital Regional
FIN DEL SERVICIO	Huillinco

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Av. Eduardo Frei Montalva Poniente	Punta Arenas
2	Manantiales	Punta Arenas



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

3	Esteban Capkovic Martinic	Punta Arenas
4	Hornillas	Punta Arenas
5	Av. Eduardo Frei Montalva Poniente	Punta Arenas
6	Coronel Santos Mardones	Punta Arenas
7	José Ignacio Zenteno	Punta Arenas
8	Diagonal Universidad	Punta Arenas
9	Patagona	Punta Arenas
10	Pasaje Bermúdez	Punta Arenas
11	Almirante Manuel Señoret	Punta Arenas
12	Maipú	Punta Arenas
13	Chiloé	Punta Arenas
14	Av. Independencia Norte	Punta Arenas
15	Av. España	Punta Arenas
16	Ramón Serrano	Punta Arenas
17	Patagona	Punta Arenas
18	Francisco Aníbal Pinto	Punta Arenas
19	Arturo Prat Chacón	Punta Arenas
20	Av. Presidente Pedro Aguirre Cerda	Punta Arenas
21	Simón Bolívar	Punta Arenas
22	Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez	Punta Arenas
23	Manuel Rodríguez	Punta Arenas
24	Av. Ancud	Punta Arenas
25	Huillinco	Punta Arenas
26	Dalcahue con Canal de Chacao	Punta Arenas



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

DETALLE DEL SERVICIO (8 – IDA)

Servicio	Sentido	Origen	Destino
8	IDA	Archipiélago de Chiloé	Hospital Regional

INICIO DEL SERVICIO	Archipiélago de Chiloé
FIN DEL SERVICIO	Hospital Regional

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Av. Canal de Chacao con Dalcahue	Punta Arenas
2	Dalcahue	Punta Arenas
3	Ancud	Punta Arenas
4	Manuel Rodríguez	Punta Arenas
5	José Ballesteros	Punta Arenas
6	Patagona	Punta Arenas
7	Presidente Pedro Aguirre Cerda	Punta Arenas
8	Los Copihues	Punta Arenas
9	General Juan Gregorio De Las Heras	Punta Arenas
10	José Francisco Vergara	Punta Arenas
11	Miraflores	Punta Arenas
12	Av. España	Punta Arenas
13	Av. Independencia Sur	Punta Arenas
14	21 de Mayo	Punta Arenas
15	Plaza Gobernador Benjamín Muñoz Gamero	Punta Arenas
16	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
17	José Menéndez	Punta Arenas
18	Bernardo O'Higgins	Punta Arenas
19	Avda. Cristóbal Colón	Punta Arenas
20	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
21	Capitán Ignacio Carrera Pinto	Punta Arenas
22	Quillota	Punta Arenas
23	Club Hípico	Punta Arenas
24	Presidente Jorge Montt	Punta Arenas
25	Av. Costanera Del Estrecho	Punta Arenas
26	Manantiales	Punta Arenas
27	Uruguay	Punta Arenas
28	Enrique Abello	Punta Arenas
29	Suiza	Punta Arenas
30	Comodoro Arturo Merino Benítez	Punta Arenas
31	Av. Bulnes Oriente	Punta Arenas
32	Av. Los Generales	Punta Arenas
33	Av. Eduardo Frei Montalva Poniente	Punta Arenas
34	Los Flamencos	Punta Arenas
35	Hospital Regional	Punta Arenas



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

DETALLE DEL SERVICIO (8 – REGRESO)

Servicio	Sentido	Origen	Destino
8	REGRESO	Hospital Regional	Archipiélago de Chiloé

INICIO DEL SERVICIO	Hospital Regional
FIN DEL SERVICIO	Archipiélago de Chiloé

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Hospital Regional	Punta Arenas
2	Los Flamencos	Punta Arenas
3	Av. Eduardo Frei Montalva Oriente	Punta Arenas
4	Los Generales	Punta Arenas
5	Llaima	Punta Arenas
6	General Ernesto Medina Parker	Punta Arenas
7	Av. Bulnes Poniente	Punta Arenas
8	Kuzma Slavic	Punta Arenas
9	Uruguay	Punta Arenas
10	Manantiales	Punta Arenas
11	Presidente Jorge Montt	Punta Arenas
12	Pedro Sarmiento De Gamboa	Punta Arenas
13	Chiloé	Punta Arenas
14	Av. Independencia Norte	Punta Arenas
15	Av. España	Punta Arenas
16	Miraflores	Punta Arenas
17	José Francisco Vergara	Punta Arenas
18	General Juan Gregorio De Las Heras	Punta Arenas
19	Los Copihues	Punta Arenas
20	Av. Pedro Aguirre Cerda	Punta Arenas
21	Patagona	Punta Arenas
22	José Ballesteros Cárcamo	Punta Arenas
23	Manuel Rodríguez	Punta Arenas
24	Ancud	Punta Arenas
25	Dalcahue	Punta Arenas
26	Av. Canal De Chacao con Dalcahue	Punta Arenas



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

DETALLE DEL SERVICIO (8V – IDA)

Servicio	Sentido	Origen	Destino
8V	IDA	Archipiélago de Chiloé	Centro

INICIO DEL SERVICIO	Archipiélago de Chiloé
FIN DEL SERVICIO	Centro

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Av. Canal de Chacao con Dalcahue	Punta Arenas
2	Dalcahue	Punta Arenas
3	Ancud	Punta Arenas
4	Manuel Rodríguez	Punta Arenas
5	José Ballesteros	Punta Arenas
6	Patagona	Punta Arenas
7	Presidente Pedro Aguirre Cerda	Punta Arenas
8	Los Copihues	Punta Arenas
9	General Juan Gregorio De Las Heras	Punta Arenas
10	José Francisco Vergara	Punta Arenas
11	Miraflores	Punta Arenas
12	Av. España	Punta Arenas
13	Av. Independencia Sur	Punta Arenas
14	21 de Mayo	Punta Arenas
15	Plaza Gobernador Benjamín Muñoz Gamero	Punta Arenas
16	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
17	José Menéndez	Punta Arenas
18	Bernardo O'Higgins	Punta Arenas
19	Avda. Cristóbal Colón	Punta Arenas
20	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
21	Capitán Ignacio Carrera Pinto	Punta Arenas
22	Quillota	Punta Arenas



TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

DETALLE DEL SERVICIO (VH – IDA)

Servicio	Sentido	Origen	Destino
VH	IDA	Pueblos Unidos	Hospital Regional

INICIO DEL SERVICIO	Pueblos Unidos
FIN DEL SERVICIO	Hospital Regional

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Dalcahue (Junta de Vecinos)	Punta Arenas
2	Avda. Pueblos Unidos	Punta Arenas
3	Patagona	Punta Arenas
4	Ancud	Punta Arenas
5	José Martínez de Aldunate	Punta Arenas
6	Av. Eduardo Frei Montalva Oriente	Punta Arenas
7	Los Flamencos	Punta Arenas
8	Hospital Regional	Punta Arenas



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

PROGRAMA DE OEPERACIÓN DEL SERVICIO (1 – IDA)

1. Descripción del Servicio

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
1	IDA	Archipiélago de Chiloé	Hospital Regional	NORMAL

2. Frecuencias

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59	Baja	1				
7	07:00-07:59	Alta	7				
8	08:00-08:59	Alta	5	Baja	3		
9	09:00-09:59	Media	5	Baja	3	Baja	2
10	10:00-10:59	Media	5	Baja	4	Baja	2
11	11:00-11:59	Media	5	Media	4	Baja	2
12	12:00-12:59	Alta	5	Media	4	Baja	2
13	13:00-13:59	Alta	5	Media	4	Baja	2
14	14:00-14:59	Alta	5	Media	4	Baja	2
15	15:00-15:59	Media	5	Baja	4	Baja	2
16	16:00-16:59	Media	4	Baja	4	Baja	2
17	17:00-17:59	Alta	5	Baja	4	Baja	2
18	18:00-18:59	Alta	5	Baja	4	Baja	2
19	19:00-19:59	Alta	4	Baja	4	Baja	2
20	20:00-20:59	Baja	4	Baja	4	Baja	2
21	21:00-21:59	Baja	3				
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
Total		-	73	-	50	-	24



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (1 – REGRESO)

1. Descripción del Servicio

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
1	REGRESO	Hospital Regional	Archipiélago de Chiloé	NORMAL

2. Frecuencias

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	5				
8	08:00-08:59	Alta	5	Baja	3		
9	09:00-09:59	Media	5	Baja	3	Baja	2
10	10:00-10:59	Media	5	Baja	4	Baja	2
11	11:00-11:59	Media	5	Media	4	Baja	2
12	12:00-12:59	Alta	5	Media	4	Baja	2
13	13:00-13:59	Alta	5	Media	4	Baja	2
14	14:00-14:59	Alta	5	Media	4	Baja	2
15	15:00-15:59	Media	5	Baja	4	Baja	2
16	16:00-16:59	Media	4	Baja	4	Baja	2
17	17:00-17:59	Alta	5	Baja	4	Baja	2
18	18:00-18:59	Alta	5	Baja	4	Baja	2
19	19:00-19:59	Alta	4	Baja	4	Baja	2
20	20:00-20:59	Baja	4	Baja	4	Baja	2
21	21:00-21:59	Baja	3				
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
Total		-	70	-	50	-	24



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

PROGRAMA DE OPRACIÓN DEL SERVICIO (2 - IDA)

1. Descripción del Servicio

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
2	IDA	Villa Neida Panicucci	Zona Franca	NORMAL

2. Frecuencias

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	6				
8	08:00-08:59	Alta	4	Baja	3		
9	09:00-09:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
10	10:00-10:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
11	11:00-11:59	Media	4	Media	3	Baja	2
12	12:00-12:59	Alta	4	Media	3	Baja	2
13	13:00-13:59	Alta	4	Media	3	Baja	2
14	14:00-14:59	Alta	4	Media	3	Baja	2
15	15:00-15:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
16	16:00-16:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
17	17:00-17:59	Alta	5	Baja	3	Baja	2
18	18:00-18:59	Alta	5	Baja	3	Baja	2
19	19:00-19:59	Alta	4	Baja	3	Baja	2
20	20:00-20:59	Baja	4	Baja	3	Baja	2
21	21:00-21:59	Baja	3				
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
Total		-	63	-	39	-	24



TOMADO RAZÓN PROGRAMA DE OEPRACIÓN DEL SERVICIO (2 - REGRESO)

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andrés Bermúdez Sepúlveda
 Descripción del Servicio
 Contralor General

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
2	REGRESO	Zona Franca	Villa Nelda Panicucci	NORMAL

2. Frecuencias

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	5				
8	08:00-08:59	Alta	4	Baja	3		
9	09:00-09:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
10	10:00-10:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
11	11:00-11:59	Media	4	Media	3	Baja	2
12	12:00-12:59	Alta	4	Media	3	Baja	2
13	13:00-13:59	Alta	4	Media	3	Baja	2
14	14:00-14:59	Alta	4	Media	3	Baja	2
15	15:00-15:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
16	16:00-16:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
17	17:00-17:59	Alta	5	Baja	3	Baja	2
18	18:00-18:59	Alta	5	Baja	3	Baja	2
19	19:00-19:59	Alta	4	Baja	3	Baja	2
20	20:00-20:59	Baja	4	Baja	3	Baja	2
21	21:00-21:59	Baja	3				
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
Total		-	62	-	39	-	24



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

PROGRAMA DE OEPRACIÓN DEL SERVICIO (5 - IDA)

1. Descripción del Servicio

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
5	IDA	Villa Mirador al Estrecho	Zona Franca	NORMAL

2. Frecuencias

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	4				
8	08:00-08:59	Alta	4	Baja	2		
9	09:00-09:59	Media	4	Baja	2	Baja	2
10	10:00-10:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
11	11:00-11:59	Media	4	Media	3	Baja	2
12	12:00-12:59	Alta	4	Media	3	Baja	2
13	13:00-13:59	Alta	4	Media	3	Baja	2
14	14:00-14:59	Alta	4	Media	3	Baja	2
15	15:00-15:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
16	16:00-16:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
17	17:00-17:59	Alta	4	Baja	3	Baja	2
18	18:00-18:59	Alta	4	Baja	3	Baja	2
19	19:00-19:59	Alta	4	Baja	3	Baja	2
20	20:00-20:59	Baja	4	Baja	3	Baja	2
21	21:00-21:59	Baja	3				
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
Total		-	59	-	37	-	24



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

PROGRAMA DE OEPRACIÓN DEL SERVICIO (5 - REGRESO)

1. Descripción del Servicio

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
5	REGRESO	Zona Franca	Villa Mirador al Estrecho	NORMAL

2. Frecuencias

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	4				
8	08:00-08:59	Alta	4	Baja	2		
9	09:00-09:59	Media	4	Baja	2	Baja	2
10	10:00-10:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
11	11:00-11:59	Media	4	Media	3	Baja	2
12	12:00-12:59	Alta	4	Media	3	Baja	2
13	13:00-13:59	Alta	4	Media	3	Baja	2
14	14:00-14:59	Alta	4	Media	3	Baja	2
15	15:00-15:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
16	16:00-16:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
17	17:00-17:59	Alta	4	Baja	3	Baja	2
18	18:00-18:59	Alta	4	Baja	3	Baja	2
19	19:00-19:59	Alta	4	Baja	3	Baja	2
20	20:00-20:59	Baja	4	Baja	3	Baja	2
21	21:00-21:59	Baja	3				
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
Total		-	59	-	37	-	24



TOMADO RAZÓN
 Fecha : 25/11/2020
 Jorge Andres Bermudez Soto
 Contralor General

PROGRAMA DE OEPRACIÓN DEL SERVICIO (9 - IDA)

1. Descripción del Servicio

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
9	IDA	Villa Nelda Panicucci	Hospital Regional	NORMAL

2. Frecuencias

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia
0	00:00-00:59	Baja	0	Baja	0		
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	4				
8	08:00-08:59	Alta	4	Baja	3		
9	09:00-09:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
10	10:00-10:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
11	11:00-11:59	Media	4	Media	4	Baja	2
12	12:00-12:59	Alta	4	Media	4	Baja	2
13	13:00-13:59	Alta	4	Media	4	Baja	2
14	14:00-14:59	Alta	4	Media	4	Baja	2
15	15:00-15:59	Media	4	Baja	4	Baja	2
16	16:00-16:59	Media	4	Baja	4	Baja	2
17	17:00-17:59	Alta	4	Baja	4	Baja	2
18	18:00-18:59	Alta	4	Baja	4	Baja	2
19	19:00-19:59	Alta	4	Baja	4	Baja	2
20	20:00-20:59	Baja	4	Baja	4	Baja	2
21	21:00-21:59	Baja	2				
22	22:00-22:59	Baja	2				
23	23:00-23:59	Baja	2				
Total		-	62	-	49	-	24



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

PROGRAMA DE OEPRACIÓN DEL SERVICIO (9 - REGRESO)

1. Descripción del Servicio

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
9	REGRESO	Hospital Regional	Villa Nelda Panicucci	NORMAL

2. Frecuencias

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia
0	00:00-00:59	Baja	0	Baja	0		
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	4				
8	08:00-08:59	Alta	4	Baja	3		
9	09:00-09:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
10	10:00-10:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
11	11:00-11:59	Media	4	Media	4	Baja	2
12	12:00-12:59	Alta	4	Media	4	Baja	2
13	13:00-13:59	Alta	4	Media	4	Baja	2
14	14:00-14:59	Alta	4	Media	4	Baja	2
15	15:00-15:59	Media	4	Baja	4	Baja	2
16	16:00-16:59	Media	4	Baja	4	Baja	2
17	17:00-17:59	Alta	4	Baja	4	Baja	2
18	18:00-18:59	Alta	4	Baja	4	Baja	2
19	19:00-19:59	Alta	4	Baja	4	Baja	2
20	20:00-20:59	Baja	4	Baja	4	Baja	2
21	21:00-21:59	Baja	2				
22	22:00-22:59	Baja	2				
23	23:00-23:59	Baja	2				
Total		-	62	-	49	-	24



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

PROGRAMA DE OEPRACIÓN DEL SERVICIO (6 - IDA)

1. Descripción del Servicio

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
6	IDA	Archipiélago de Chiloé	Hospital Regional	NORMAL

2. Frecuencias

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59	Baja	1				
7	07:00-07:59	Alta	5				
8	08:00-08:59	Alta	3	Baja	3		
9	09:00-09:59	Media	3	Baja	3	Baja	2
10	10:00-10:59	Media	3	Baja	3	Baja	2
11	11:00-11:59	Media	3	Media	3	Baja	2
12	12:00-12:59	Alta	4	Media	3	Baja	2
13	13:00-13:59	Alta	4	Media	3	Baja	2
14	14:00-14:59	Alta	4	Media	3	Baja	2
15	15:00-15:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
16	16:00-16:59	Media	3	Baja	3	Baja	2
17	17:00-17:59	Alta	4	Baja	3	Baja	2
18	18:00-18:59	Alta	4	Baja	3	Baja	2
19	19:00-19:59	Alta	3	Baja	3	Baja	2
20	20:00-20:59	Baja	3	Baja	3	Baja	2
21	21:00-21:59	Baja	3				
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
Total		-	54	-	39	-	24



TOMADO RAZÓN
 Fecha : 25/11/2020
 Jorge Andres Bermudez Soto
 Contralor General

PROGRAMA DE OEPRACIÓN DEL SERVICIO (6 - REGRESO)

1. Descripción del Servicio

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
6	REGRESO	Hospital Regional	Archipiélago de Chiloé	NORMAL

2. Frecuencias

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	4				
8	08:00-08:59	Alta	3	Baja	3		
9	09:00-09:59	Media	3	Baja	3	Baja	2
10	10:00-10:59	Media	3	Baja	3	Baja	2
11	11:00-11:59	Media	3	Media	3	Baja	2
12	12:00-12:59	Alta	4	Media	3	Baja	2
13	13:00-13:59	Alta	4	Media	3	Baja	2
14	14:00-14:59	Alta	4	Media	3	Baja	2
15	15:00-15:59	Media	4	Baja	3	Baja	2
16	16:00-16:59	Media	3	Baja	3	Baja	2
17	17:00-17:59	Alta	4	Baja	3	Baja	2
18	18:00-18:59	Alta	4	Baja	3	Baja	2
19	19:00-19:59	Alta	3	Baja	3	Baja	2
20	20:00-20:59	Baja	3	Baja	3	Baja	2
21	21:00-21:59	Baja	3				
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
Total		-	52	-	39	-	24



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

PROGRAMA DE OEPRACIÓN DEL SERVICIO (6V - IDA)

1. Descripción del Servicio

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
6V	IDA	Archipiélago de Chiloé	Hospital Regional	NORMAL

2. Frecuencias

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	3				
8	08:00-08:59	Alta	3	Baja	2		
9	09:00-09:59	Media	3	Baja	2	Baja	2
10	10:00-10:59	Media	3	Baja	3	Baja	2
11	11:00-11:59	Media	3	Media	3	Baja	2
12	12:00-12:59	Alta	3	Media	3	Baja	2
13	13:00-13:59	Alta	3	Media	3	Baja	2
14	14:00-14:59	Alta	3	Media	3	Baja	2
15	15:00-15:59	Media	3	Baja	3	Baja	2
16	16:00-16:59	Media	3	Baja	3	Baja	2
17	17:00-17:59	Alta	3	Baja	3	Baja	2
18	18:00-18:59	Alta	3	Baja	3	Baja	2
19	19:00-19:59	Alta	3	Baja	3	Baja	2
20	20:00-20:59	Baja	3	Baja	3	Baja	2
21	21:00-21:59	Baja	3				
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
Total		-	45	-	37	-	24



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

PROGRAMA DE OEPRACIÓN DEL SERVICIO (6V - REGRESO)

1. Descripción del Servicio

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
6V	REGRESO	Hospital Regional	Huillinco	NORMAL

2. Frecuencias

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	3				
8	08:00-08:59	Alta	3	Baja	2		
9	09:00-09:59	Media	3	Baja	2	Baja	2
10	10:00-10:59	Media	3	Baja	3	Baja	2
11	11:00-11:59	Media	3	Baja	3	Baja	2
12	12:00-12:59	Alta	3	Baja	3	Baja	2
13	13:00-13:59	Alta	3	Baja	3	Baja	2
14	14:00-14:59	Alta	3	Baja	3	Baja	2
15	15:00-15:59	Media	3	Baja	3	Baja	2
16	16:00-16:59	Media	3	Baja	3	Baja	2
17	17:00-17:59	Alta	3	Baja	3	Baja	2
18	18:00-18:59	Alta	3	Baja	3	Baja	2
19	19:00-19:59	Alta	3	Baja	3	Baja	2
20	20:00-20:59	Baja	3	Baja	3	Baja	2
21	21:00-21:59	Baja	3				
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
Total		-	45	-	37	-	24



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

PROGRAMA DE OEPRACIÓN DEL SERVICIO (8 - IDA)

1. Descripción del Servicio

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
8	IDA	Archipiélago de Chiloé	Hospital Regional	NORMAL

2. Frecuencias

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia
0	00:00-00:59	Baja	1	Baja	1		
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	7				
8	08:00-08:59	Alta	5	Baja	3		
9	09:00-09:59	Media	5	Baja	3	Baja	2
10	10:00-10:59	Media	5	Baja	4	Baja	2
11	11:00-11:59	Media	5	Media	4	Baja	2
12	12:00-12:59	Alta	5	Media	4	Baja	2
13	13:00-13:59	Alta	5	Media	4	Baja	2
14	14:00-14:59	Alta	5	Media	4	Baja	2
15	15:00-15:59	Media	5	Baja	4	Baja	2
16	16:00-16:59	Media	4	Baja	4	Baja	2
17	17:00-17:59	Alta	5	Baja	4	Baja	2
18	18:00-18:59	Alta	5	Baja	4	Baja	2
19	19:00-19:59	Alta	4	Baja	4	Baja	2
20	20:00-20:59	Baja	4	Baja	4	Baja	2
21	21:00-21:59	Baja	4				
22	22:00-22:59	Baja	2				
23	23:00-23:59	Baja	2				
Total		-	78	-	51	-	24



TOMADO RAZÓN
 Fecha : 25/11/2020
 Jorge Andres Bermudez Soto
 Contralor General

PROGRAMA DE OEPRACIÓN DEL SERVICIO (8 - REGRESO)

1. Descripción del Servicio

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
8	REGRESO	Hospital Regional	Archipiélago de Chiloé	NORMAL

2. Frecuencias

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia
0	00:00-00:59	Baja	1	Baja	1		
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	5				
8	08:00-08:59	Alta	5	Baja	3		
9	09:00-09:59	Media	5	Baja	3	Baja	2
10	10:00-10:59	Media	5	Baja	4	Baja	2
11	11:00-11:59	Media	5	Media	4	Baja	2
12	12:00-12:59	Alta	5	Media	4	Baja	2
13	13:00-13:59	Alta	5	Media	4	Baja	2
14	14:00-14:59	Alta	5	Media	4	Baja	2
15	15:00-15:59	Media	5	Baja	4	Baja	2
16	16:00-16:59	Media	4	Baja	4	Baja	2
17	17:00-17:59	Alta	5	Baja	4	Baja	2
18	18:00-18:59	Alta	5	Baja	4	Baja	2
19	19:00-19:59	Alta	4	Baja	4	Baja	2
20	20:00-20:59	Baja	4	Baja	4	Baja	2
21	21:00-21:59	Baja	4				
22	22:00-22:59	Baja	2				
23	23:00-23:59	Baja	2				
Total		-	76	-	51	-	24



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

PROGRAMA DE OEPRACIÓN DEL SERVICIO (8V - IDA)

1. Descripción del Servicio

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
8V	IDA	Archipiélago de Chiloé	Centro	NORMAL

2. Frecuencias

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	2				
8	08:00-08:59						
9	09:00-09:59						
10	10:00-10:59						
11	11:00-11:59						
12	12:00-12:59						
13	13:00-13:59						
14	14:00-14:59						
15	15:00-15:59						
16	16:00-16:59						
17	17:00-17:59						
18	18:00-18:59						
19	19:00-19:59						
20	20:00-20:59						
21	21:00-21:59						
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
Total		-	2	-	0	-	0



TOMADO RAZÓN
 Fecha : 25/11/2020
 Jorge Andres Bermudez Soto
 Contralor General

PROGRAMA DE OEPRACIÓN DEL SERVICIO (VH - IDA)

1. Descripción del Servicio

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
VH	IDA	Pueblos Unidos	Hospital Regional	NORMAL

2. Frecuencias

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia	Tipo Demanda	Frecuencia
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	2				
8	08:00-08:59						
9	09:00-09:59						
10	10:00-10:59						
11	11:00-11:59						
12	12:00-12:59						
13	13:00-13:59						
14	14:00-14:59						
15	15:00-15:59						
16	16:00-16:59						
17	17:00-17:59						
18	18:00-18:59						
19	19:00-19:59						
20	20:00-20:59						
21	21:00-21:59						
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
Total		-	2	-	0	-	0



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

ANEXO N° 3: ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE VEHÍCULOS QUE CONFORMAN LA FLOTA

Para el otorgamiento de subsidio a la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros en la Ciudad de Punta Arenas:

GENERALIDADES

El presente anexo entrega al fabricante y al operador de buses las herramientas necesarias para el diseño y equipamiento de los buses definidos como de alto estándar.

Este estándar se caracteriza principalmente por ser vehículos eléctricos o diésel con norma de emisión EURO V o superior, además de contar con entrada baja (*low entry*), y entregarles a los usuarios comodidades adicionales como, letreros Led, asientos acolchados, puertos USB y WIFI a bordo.

En términos generales se deben considerar las exigencias operacionales de una ciudad del tamaño, características viales y topográficas como Punta Arenas. Los componentes de los buses deben asegurar su calidad, durabilidad y seguridad a los pasajeros frente a las condiciones de operación descritas, además de facilitar el mantenimiento y limpieza para una operación de transporte más eficiente.

ESTRUCTURA DE LOS BUSES

La estructura deberá garantizar la vida útil definida para estos efectos en cuanto a su integridad estructural y encontrarse libre de corrosión.

Debe estar diseñada para no presentar fallas y otro tipo de problemas ante condiciones de vialidad como radios de giro, resaltos simples, baches, zonas lentas, pendientes, curvas verticales y otros elementos propios de la circulación en la ciudad de Punta Arenas.

Los paneles exteriores deberán tener propiedades aislantes para minimizar la transferencia de ruido y frío/calor al interior del bus.

Asimismo, las juntas de los paneles no podrán tener aristas cortantes y no deberán tener protuberancias.

CABINA

Los vehículos objetivo del presente contrato deberán disponer de una cabina abierta, que genere un espacio segregado para el conductor, desde el cual pueda cobrar el valor del pasaje, observar y comunicarse con los pasajeros que suban por la puerta delantera y escuchar lo que ocurre al interior del bus, con características de diseño que lo protejan de eventuales agresiones que pidiesen afectar su integridad física.

Su estructura deberá cumplir con los mismos estándares utilizados en el resto de la carrocería y estar anclada a ésta.

Dentro del espacio segregado ya señalado, deberá disponerse de un compartimiento para los documentos del conductor.

ENTRADA BAJA



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

~~Se entenderá por bus de entrada~~ baja a aquel vehículo en el que parte de la superficie disponible para pasajeros constituye una superficie llana sin peldaños, con acceso como mínimo a una puerta de servicio de entrada baja.

A su vez, los vehículos deberán tener plataforma plana, al nivel de la entrada baja del vehículo, en al menos un 45% de la superficie total disponible para pasajeros.

CARGADORES USB

Los buses deberán contar con un mínimo de puertos de carga USB tipo A para los pasajeros y el conductor, cada uno con una capacidad mínima de 1[A].

Se deberán instalar al menos, un puerto USB por cada dos asientos, los que deberán quedar instalados a media altura en los costados del bus al lado de los asientos; deberán cumplir con las características mecánicas necesarias para soportar un uso intensivo de los mismos, contar con protecciones para prevenir daños a dispositivos electrónicos y ser antivandálicos. Para este caso, el cálculo total de asientos debe considerar los asientos abatibles.

La fuente de alimentación del bus debe considerar el posible uso simultáneo de todos los cargadores USB.

WIFI ABORDO

El bus debe disponer de al menos, un equipo router inalámbrico para la entrega de conectividad a Internet a los pasajeros del bus que cuente con algún sistema de control de acceso, ubicado de preferencia, en el espacio al interior del vehículo acondicionado para la instalación de equipamiento electrónico. Dicho router debe contar con un log que permita informar sobre el uso de la red por parte de los usuarios.

Este equipamiento deberá permitir, a través de la incorporación de al menos una tarjetas SIM y la utilización de una red ethernet, conexión a la red Internet. Adicionalmente, el equipamiento deberá permitir la administración del tiempo de uso y volumen de ancho de banda.

Finalmente, el equipamiento deberá contar con las funcionalidades correspondientes para prestar el siguiente servicio de Wifi a los usuarios:

- Un mínimo de 30 usuarios de forma simultánea por bus.
- Un tiempo de navegación previamente especificado por usuario.
- El tiempo de espera para la reconexión de la sesión deberá ser configurable, mediante cola de espera, informando a través del navegador el tiempo de espera restante. Este tiempo puede variar en función de la cantidad de usuarios conectados al sistema.
- La velocidad de navegación podrá ser asimétrica, realizando una configuración con calidad de servicio, para asegurar una velocidad mínima de descarga de 1 Mbps para cada usuario, con un máximo que varíe en función de la cantidad de usuarios conectados y el ancho de banda disponible en la salida WAN, repartiéndose ésta a prorrata para cada usuario. La velocidad de subida podrá variar de la misma forma, en proporción a lo entregado por el proveedor de Internet.



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

- ~~La red a utilizar en cada bus~~ deberá estar definida, preliminarmente, como el texto "#MejorTransporte-" seguido de la placa patente en minúscula de cada vehículo (ej. #MejorTransporte-bbfr88), o el texto que el Ministerio informe oportunamente. Esto, con la finalidad de hacer más sencilla la conexión para el usuario y evitar cruces de SSID entre buses aledaños en un mismo momento y lugar.

Precauciones de seguridad básica del router:

- Los puertos físicos del router deben estar resguardados y desactivados si no están siendo utilizados. Debe quedar un registro log en caso de desconexión de un puerto físico y dar una alerta de la acción al administrador.

Descripción de las características mínimas del router y access points:

- Disponibilidad de diferentes conexiones de WAN disponibles (Ethernet WAN, Wi-Fi WAN y Celular 2G/3G/LTE/4G) con switcheo automático.
- SIM, con capacidad de tecnología embarcada.
- Puertos LAN que le permiten conectividad sin necesidad de equipo externo ni configuraciones.
- Soportar un amplio rango de voltaje de entrada de 10V a 30V DC.
- Sistema de administración remota y local que permiten gestionar la unidad a través de una interfaz intuitiva.
- Control total en el uso del ancho de banda y tipo de contenido.
- Soportar temperaturas de -10° a 65°C, en general para uso de transporte terrestre de personas.
- Conectores de antenas, redes, energía, deben estar diseñados para equipamiento en movimiento y vibración permanente. En especial para la energía con capacidad de acoplamiento para uso de movilidad y transporte vehicular.
- El equipo deberá cumplir con la normativa relacionada con la no interferencia electromagnética con otros equipos tecnológicos a bordo del bus.

Finalmente, el sistema deberá contar con administración remota para poder configurar y administrar los router de cada bus y, además, proveer de información estadística periódica y en línea de tráfico, cantidad de usuarios y sitios web visitados en forma anónima. Lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en la Ley N° 19.628, sobre Protección de la Vida Privada.

VENTILACIÓN

Respecto de la ventilación, los vehículos deberán someterse a lo indicado en el punto 24 del artículo 7° del DS N° 122 de 1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

SISTEMA DE CLIMATIZACIÓN



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

~~Los buses deben contar con un sistema de climatización apropiado para la instalación del bus considerando las características del chasis y estructura del bus, asegurando una integración armónica con estos elementos, sus capacidades energéticas y que opere de forma óptima.~~

PUERTAS

Las puertas deben estar en el lado derecho del bus, en el sentido de circulación. Los buses deberán tener, a lo menos, dos puertas de servicio de entrada baja, donde a lo menos una de las puertas deberá ser doble, pudiendo ubicarse en la parte delantera o central del bus. Deberán ser diseñadas para lograr una alta duración y operar adecuadamente bajo condiciones de alta carga y frecuencia, contando con vidrios de seguridad.

La apertura y cierre de todas las puertas de servicio deben ser realizadas por un dispositivo eléctrico o neumático, accionado por el conductor desde su puesto de mando.

Dicho dispositivo deberá contar con un sistema anti-aplastamiento con ajuste de sensibilidad y posibilidad de desactivación que detecte una colisión con un pasajero u objeto durante el movimiento de la apertura o cierre en al menos una oportunidad, para luego cerrar las puertas íntegramente.

El dispositivo deberá estar dotado con un mecanismo de fácil operación que permita la apertura de la puerta por un comando distinto ante un evento de emergencia. Dicho mecanismo deberá reunir las características en cuanto a su instalación y ubicación en el bus que minimicen su accionamiento en circunstancias distintas a una emergencia al mismo tiempo de permitir la rápida acción en caso de emergencia.

El comando de accionamiento de las puertas deberá distinguir e identificar el accionamiento de cada puerta en forma individual y de todas en su conjunto. Además, dicho mando deberá permitir ser accionado desde el exterior del vehículo y que permita la apertura de a lo menos una de las puertas de servicio. El panel de instrumentos debe contar con señales visuales que indiquen el estado de las puertas y alerten en caso de que alguna de estas no pueda cerrar completamente. Adicionalmente, debe contar con alguna señal visual que identifique la puerta cuya apertura ha sido solicitada a fin de permitir al conductor sólo abrir la o las puertas que han sido solicitadas.

Las zonas de acceso del bus deberán contar con pasamanos dobles para facilitar el acceso a personas de diferentes estaturas a 90 cm, medidos desde el piso del bus.

Los vehículos deberán disponer de un sistema de aviso de operación de puertas de servicio tanto para la apertura como el cerrado. El sistema deberá emitir una señal de tipo acústica y luminosa que indique que las puertas están siendo accionadas (el momento de la apertura y cierre de las puertas).

La señal de tipo luminosa y acústica, cuando se encuentre activada en su nivel sonoro máximo, no deberá sobrepasar el valor establecido para el ruido interior, en el ensayo estacionario, establecido en el Decreto N° 129/2002 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para los buses medianos y pesados [80 dB(A)]. Considerando la frecuencia de activación de dicha alarma, esta debe estar diseñada para no generar molestias a los pasajeros ni al conductor durante el transcurso del viaje.

VENTANAS



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

=====

Las ventanas laterales deberán:

- Ser diseñadas para minimizar la transferencia térmica entre el interior del bus y el exterior.
- Al menos, el 50% de las ventanas, incluyendo la primera y última ventana del habitáculo de pasajeros, debe contar con secciones móviles que cuenten con mecanismos que permitan trabar o bloquear su apertura desde el interior.
- Ser de dimensiones estandarizadas e idénticas entre ellas, siempre que se puedan facilitar los trabajos de mantenimiento.
- Ser pegadas o fijadas a la carrocería con mecanismos que aseguren su hermeticidad.
- Ser de fácil mantenimiento.
- Ser selladas y aisladas del ruido y calor.

Los vidrios que rodean la zona de la cabina del conductor deben contar con filtros que bloqueen el paso de las radiaciones infrarroja, UV A y UV B, para de esta forma, reducir la carga térmica sobre el conductor y a la vez prevenir la ocurrencia de quemaduras solares y el daño acumulativo de la piel y los ojos. Al costado izquierdo del conductor deberá existir una ventanilla que pueda ser abierta.

ASIENTOS

La estructura y los materiales que forman el asiento deben estar diseñados para soportar el peso y uso cotidiano, con la utilización de materiales de alta resistencia a daños y con propiedades anti-corrosivas.

Los asientos deberán tener un acolchado de condiciones ignífugas, de alta durabilidad y de fácil limpieza y ser antideslizante con características de rugosidad superficial que asegure una adherencia apropiada que dificulte el resbalamiento de sus ocupantes cuando el bus se encuentra en operación.

Todos los asientos que dan al pasillo deberán contar con asideros de sujeción vertical, en la parte superior del respaldo formando parte de la estructura y sin modificar el ancho del pasillo, con el objetivo de permitir la sujeción de los pasajeros que viajan de pie.

Respecto al asiento doble mencionado en el D.S.122/1991, el acceso a éste deberá encontrarse libre de peldaños.

Los asientos preferentes (rojos) deben disponer de apoyabrazos móviles.

Los buses deberán contar con asientos abatibles, descritos en el D.S. 122/1991 art. 7 numeral 7, literal a.5.6), a lo largo de toda la zona reservada para silla de ruedas, de tal manera que en su posición de guardado respete el espacio definido para el posicionamiento y anclaje de una silla de ruedas.

FACILIDAD PARA PASAJEROS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Los buses deberán tener, en al menos una de sus puertas de servicio de entrada baja, una plataforma con dimensiones entre 80 cm y 100 cm de largo y entre 90 cm y 100 cm de ancho, ésta deberá permitir el acceso de usuarios con movilidad reducida, la cual deberá tener superficie antideslizante, ser de fácil accionamiento, permitir acceso expedito, estable y seguro y estar ubicada lo más próximo al espacio especial señalado en el párrafo subsiguiente, siempre que no se interfiera el paso de la silla de ruedas con un sistema de control de acceso.

Complementario a lo anterior, y buscando asegurar las condiciones de accesibilidad, la suspensión del bus deberá contar con un sistema de



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

===== ~~arrodillamiento que permita~~ facilitar la subida de pasajeros por el lado derecho del bus debiendo cumplir con lo siguiente:

El sistema de inclinación reducirá la(s) entrada(s) del autobús en un mínimo de 60 mm durante la carga o descarga, independientemente de la carga que llevase el bus.

Todo bus deberá contar con un espacio especial destinado para usuarios en silla de ruedas. Este espacio deberá estar lo más próximo a la plataforma a que se refiere el primer párrafo del presente numeral. El espacio mínimo deberá ser de 900 x 1.400 mm, siendo el eje de simetría de la silla paralelo con el eje longitudinal del bus. Deberá existir un espaldar, consistente en una franja de 130 cm de alto por 32 cm de ancho, aproximadamente, sobre el cual se arrime el respaldo de la silla de ruedas. Dicho espaldar deberá permitir un apoyo estable del respaldo de la silla de ruedas.

En este espacio especial, la superficie del piso deberá ser de material antideslizante.

Asimismo, deberán existir pasamanos laterales para facilitar la entrada y salida de los usuarios, ubicados a una altura aproximada de 750 mm. separado a lo menos 40 mm de la carrocería y de un diámetro no superior a 40 mm, y mecanismos de sujeción para la silla, los cuales deberán estar anclados a un elemento estructural del vehículo.

Este mecanismo de sujeción debe tener un sistema sencillo y rápido de operar y que permita utilizar el área como espacio libre cuando no sea usado por personas en silla de ruedas. Deberá contar, además, con un cinturón de seguridad de tres puntas con pretensor destinado a la persona que viaje en la silla y contar con un sistema de aviso de parada en la altura correspondiente para fácil acceso, cuya señal acústica permita diferenciarla de las señales del resto del vehículo.

Por otra parte, los vehículos no podrán contar con torniquete ni ningún otro mecanismo de control de acceso que dificulte el acceso a él.

ASIDERO Y PASAMANOS

Deben disponer de pasamanos en toda zona de tránsito sin asientos, como puerta de cabina y cajas de motor. Los pasamanos deben contar con asideros flexibles colgados de manera fija al pasamanos horizontal y permitir un movimiento pendulante. La aplicación de color en este elemento deberá considerar los principios de orden y continuidad visual con el resto de aplicación de colores utilizados en el bus, de acuerdo al Manual de Normas Gráficas vigente.

GABINETE

El equipamiento perteneciente a los Servicios Complementarios Tecnológicos requiere un espacio dedicado y exclusivo para su instalación a bordo del bus, por lo que debe contar con un Gabinete exclusivo para el montaje e instalación de dispositivos como, por ejemplo, módulos de comunicaciones y computadores para SSCC Tecnológicos.

TIMBRE DE PARADA SOLICITADA



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

===== ~~Timbre de parada solicitada~~ con tecnología inalámbrica con botones en los asideros. Debe poseer una señal luminosa en la parte superior del salón de pasajeros informando cuando se solicite una parada. Para el conductor debe existir una señal luminosa y sonora que informe cuando se solicite una parada.

EMISIONES

Los buses deberán cumplir con al menos el estándar europeo de emisión EURO V o su equivalente en norma americana (EPA), además de respetar, en todo momento, el resto de las normas técnicas y de niveles de emisión vigentes establecidos por el Ministerio, además de las que se dicten en el futuro. Lo anterior será certificado por el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV), de acuerdo con el Decreto Supremo 55 de 1994 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

OTROS

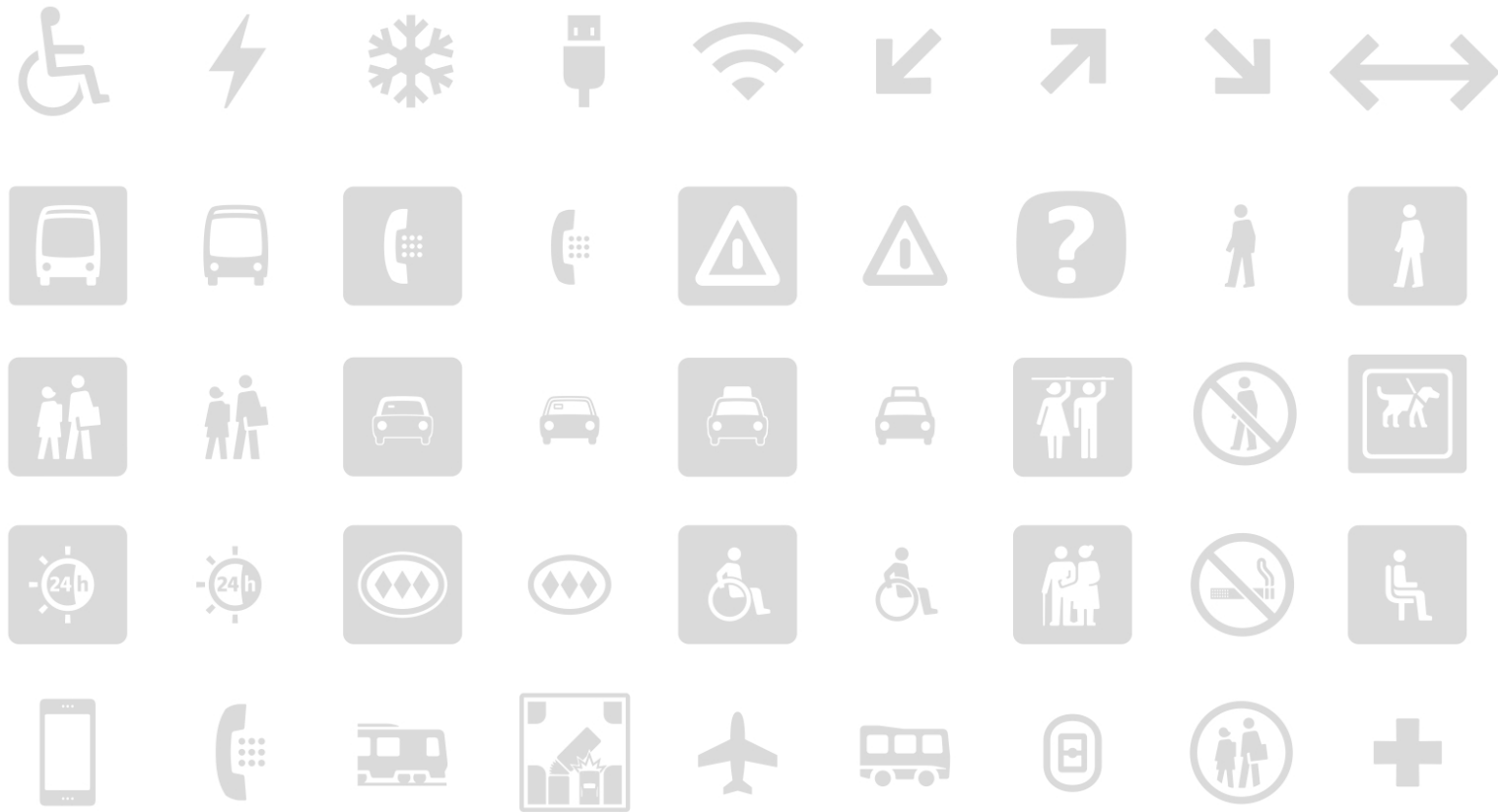
En cuanto a todos los parámetros no descritos en los numerales anteriores, cabe mencionar que los vehículos deberán someterse a lo indicado en la descrito en el Decreto Supremo N° 122 DE 1991 (y sus actualizaciones), del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, además de las características específicas definidas en la Resolución Exenta N°1745 también del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Las partes podrán complementar mediante acuerdo escrito, suscrito por ambas y aprobado mediante acto administrativo, la incorporación de elementos que resulten propios y específicos del diseño de buses utilizados en la operación del contrato que no se encuentren comprendidos en el artículo 7° del DS 122 de 1991 de este Ministerio; siempre que este complemento represente una mejora para la regulación de transporte.



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General
**~~ANEXO N° 4: NORMAS GRÁFICAS PARA LA REGIÓN DE MAGALLANES Y LA
ANTÁRTICA CHILEN~~**



**Manual de Normas Gráficas para buses nuevo
estándar del Sistema de Transporte Público de Punta Arenas**

¡ Versión Abril 2020

red Punta Arenas
de Movilidad

Buses

Todo lo dispuesto en este Manual queda sujeto a eventuales modificaciones; las cuales, si existieren, serán tramitadas mediante Resolución Exenta por parte de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.

Pintura carrocería	
Especificaciones	2
Letrero de cortesía frontal y lateral	
Elementos que componen el letrero de recorrido frontal y especificaciones tipográficas	3
Especificaciones técnicas	4
Rutero electrónico de información	
Descripción y especificaciones técnicas	5
Información reglamentaria exterior	
Descripción y especificaciones técnicas	6
Ubicación en buses clases A y B	9
Ubicación en buses puerta izquierda	10
Ubicación placa patente en techo	11
Áreas de uso publicitario	
Buses clases A y B	12
Información reglamentaria interior	
Descripción y especificaciones técnicas	13
Cenefa de identificación	15
Cenefa SOAP	16
Ubicación en buses	18
Colores interiores	
Especificaciones técnicas	19

Buses

Pintura carrocería

Especificaciones

Los buses deben ser pintados con el siguiente criterio de proporción, según tipología, como lo indica el D.S.122/1991:

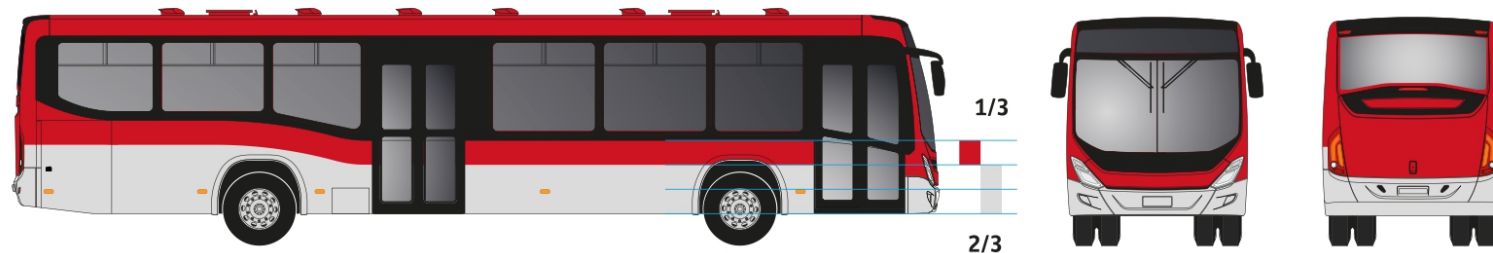
- 1.- Considerar la altura desde el límite inferior predominante de las ventanas (incluyendo el DLO o apertura de luz diurna, que es el tamaño real del vidrio que es visible) hasta la parte inferior de la carrocería. Dividir dicha altura en tres partes horizontales iguales, de las cuales la primera se pinta de rojo completamente hasta al techo. Los dos tercios inferiores se pintarán de gris. En los diseños de carrocería con ventanas pequeñas, la primera línea de división recorrerá –en el mismo ancho– el límite inferior de dichas ventanas como se muestra en el ejemplo de los buses clase A y B.
- 2.- Los parachoques y elementos que se fijan a la carrocería (ej: soporte de espejos retrovisores),

deberán ser del color que corresponde al área de la carrocería en que se encuentran. Se exceptúan de esta exigencia el fuelle de la articulación, los tapabarros y los elementos cromados originales.

- 3.- Las llantas deben mantener siempre su terminación original. No deben ser pintadas.
- 4.- Respecto a la tolerancia en las diferencias de pintura roja y gris, ver la tabla **Datos colorimétricos de los colores estándar** (realizadas con un espectrofotómetro de esfera con luz D65 y observador estándar de 10º y SPI).
- 5.- Adicionalmente, y para la reproducción de estos colores, se establece una tabla con las tolerancias en cada una de las dimensiones de cada color. Aunque se especifique cada uno de los componentes de la diferencia de color, la diferencia total **no debe** superar el valor establecido en la columna DE00. Se toma como referente de diferencia de color la fórmula DE2000.

Proporción de las franjas horizontales en la carrocería

Buses clase A y B



● Rojo
RAL 3000

● Gris

Datos colorimétricos de los colores estándar

Color	L*	a*	b*	C*	h°
*Rojo	42,44	40,96	23,17	47,06	29,5
*Gris	86,36	-1,2	-6,01	6,13	258,74

Medición de color en base a Espectrofotómetro de esfera de mesa, modelo X-Rite Ci7600.

División de Transportes Público Regional
Manual de Normas Gráficas | Abril 2020

En caso de preguntas sobre el uso de este manual contactar al administrador de contrato correspondiente.

Buses

Letrero de cortesía frontal y lateral

Elementos que componen el letrero de recorrido electrónico y especificaciones tipográficas

Soporte electrónico que informa un listado de hitos o calles por donde circula el recorrido. Éstas calles o hitos deben disponerse en seis líneas de texto. En caso que se disponga más de un hito o calle por línea, éstas deben estar separadas por un punto central. También podrá presentar el mensaje "En tránsito" cuando el bus no se encuentre realizando servicio de transporte de pasajeros. Cualquier otro tipo de mensajes a los indicados en la página 5 de este manual, debe contar con previa autorización del DTPR. Queda estrictamente prohibido utilizar cualquier tipo de efecto gráfico, desvanecimientos de información, parpadeos de textos, destellos, etc. Cuando la carcería del bus interfiera en la visibilidad del letrero de recorrido, o si el letrero dificulta la visibilidad del conductor, se puede solicitar autorización al DTP Regional para modificar la pieza.

Para aquellos buses, fabricados hasta el 2019 y que cuenten con letrero de cortesía electrónico, se eximirá de esta exigencia y se le permitirá que el listado de hitos se pueda generar, a lo más, en dos ciclos.

Tecnología

Especificación: LED multilinea o similar

Tipografía: Se debe utilizar una tipografía tipo Sans Serif. Todos los hitos deben tener la misma altura y estar escritos en mayúsculas. Los textos de los hitos se alinearán a la izquierda, mientras que el tamaño debe ser tan grande como lo permita la altura del soporte electrónico.

Frontal



Listado de hitos

Dimensiones

- Altura mínima: 25 cm
- Ancho mínimo: 77,5 cm

Especificaciones:

- Rango de Temperatura: -30 a 70°C
- Voltaje: 12 ó 24 VCC
- Densidad mínima de Led sobre placa: 2,9 Leds/cm²
- Sin interruptor
- Color LED: Ámbar o configurados Ámbar

Lateral



Número servicio

Listado de hitos

El número del servicio será de mayor tamaño que los hitos.

Dimensiones

- Altura mínima: 29 cm
- Ancho mínimo: 40 cm

Especificaciones:

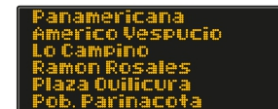
- Rango de Temperatura: -30 a 70°C
- Voltaje: 12 ó 24 VCC
- Densidad mínima de Led sobre placa: 3,7 Leds/cm²
- Sin interruptor
- Color LED: Ámbar o configurados Ámbar

Símbolos especiales

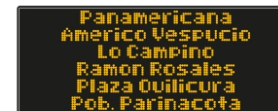


Para el caso de los hitos que contemplen un "Metro" y "Hospital" u otra institución de salud, se deben representar los símbolos en el letrero de manera tal que sea reconocible.

Uso prohibido



No usar minúsculas para los hitos



No disponer de manera centrada los hitos



No combinar diferentes tamaños para los hitos. Tomar como referencia para el tamaño el texto más extenso.

Buses

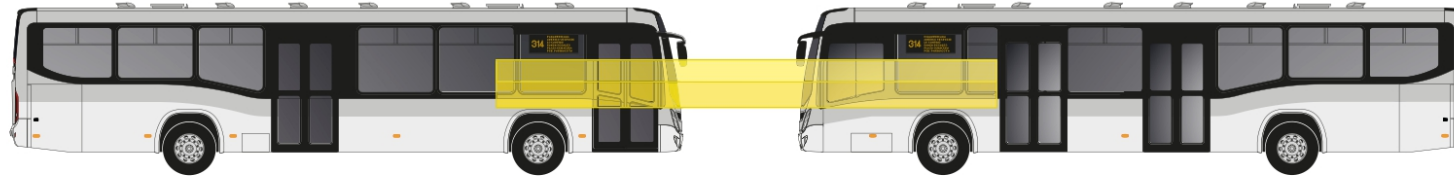
Letrero de cortesía frontal y lateral

Especificaciones técnicas

Los letreros deberán encontrarse integrados a la carrocería en estructuras diseñadas para este propósito, resguardando aspectos de seguridad respecto de la visibilidad, conducción y operación, sin cubrir la zona de rango visual que se muestra en el esquema de antecedentes.

Ubicación letreros de recorrido en buses

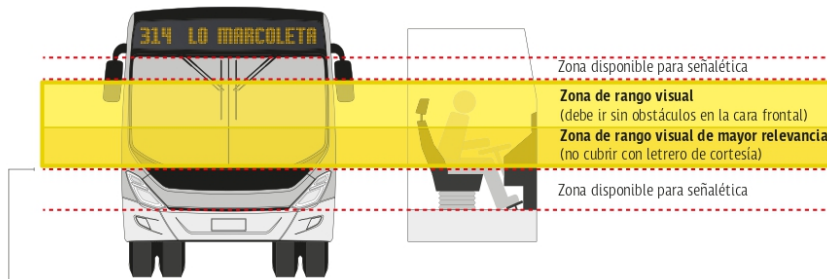
Buses puerta izquierda



Letrero lateral de recorrido de hitos

Se ubica en la parte lateral superior del bus (hacia la vereda), en la primera ventana a la izquierda de la puerta de ingreso

Antecedentes



Límite inferior de parabrisa
(distancia puede variar dependiendo la carrocería)

Letrero de recorrido de hitos
Se debe ubicar en el costado inferior o superior izquierdo fuera de la zona de rango visual, en la zona disponible para señalética

División de Transportes Público Regional
Manual de Normas Gráficas | Abril 2020

En caso de preguntas sobre el uso de este manual contactar al administrador de contrato correspondiente.

Buses

Ruteros electrónicos de información

Descripción y especificaciones técnicas

Soporte electrónico que informa el número de servicio y su destino. Debe mostrar el código del servicio y su destino, permanentemente. También podrá presentar cualquiera de los mensajes de "Uso permitido" presentes en esta página. Queda estrictamente prohibido utilizar cualquier tipo de efecto gráfico, desvanecimientos de información, parpadeos de textos, destellos, etc.

Tecnología

Especificación: LED o similar

Observaciones: En todos los casos, los textos se alinearán a la izquierda. El tamaño del texto debe ser tan grande como lo permita la altura del soporte electrónico, procurando que el número del servicio y el destino sean del mismo tamaño.

Letrero frontal

C02 ESCUELA MILITAR

109 MAIPU

109c HUECHURABA

109c Hasta LAS REJAS

109e Expreso



El letrero frontal superior debe indicar en todo momento el número del servicio y su destino final, en la dirección que corresponde. En servicios cortos y expresos, el destino se alternará con el mensaje "Hasta... (hito final del recorrido)" o "Expreso", en altas y bajas, tal como se indica.

Uso permitido

EN TRANSITO

Se podrán presentar los siguientes mensajes:

- "En Tránsito"
- "En Panne"
- "Apoyo servicio XXX" (según servicio que corresponda).
- "Por iniciar servicio" o "Regulando".

Cualquier otro tipo de mensajes a los indicados debe contar con previa autorización del DTFR o MTT.

Uso prohibido

109 Huechuraba

109 MAIPU

109 MAIPU

109 HUECHURABA-MAIPU

Escuela Militar C02 Apoquindo

C02 Escuela Militar
C02 Apoquindo

502 FELIZ NAVIDAD

109 ET

Lateral y trasero

Deben indicar siempre el número del servicio o la sigla ET (en tránsito), EP (en panne) y RG (regulando); ocupando el tamaño de texto más grande que permita el soporte electrónico.

En el caso de "Apoyo servicio 225" se debe mostrar el número del recorrido.

No usar minúsculas para el destino

No disponer de manera centrada el destino

No combinar diferentes tamaños para el número y el destino

No disponer simultáneamente origen y destino

No accionar desplazamiento horizontal de los textos

No accionar desplazamiento vertical de los textos

No disponer mensajes anexos a la información del destino del bus

División de Transportes Público Regional
Manual de Normas Gráficas | Abril 2020

En caso de preguntas sobre el uso de este manual contactar al administrador de contrato correspondiente.

Buses

Información reglamentaria exterior

Descripción y especificaciones técnicas

Red Punta Arenas
de Movilidad

Red

Red www.dtp.r.gob.cl
612 221 814

FL XV 13

Color

Blanco

Logotipo Red – versión horizontal

Todos los buses exhibirán el logotipo de Red Punta Arenas de Movilidad en su versión horizontal, de color blanco, en ambos costados del bus; sobre la puerta de acceso y ventana del conductor.

Dimensiones: Buses clase A, B y C: 14 x 67 cm ; *Lateral derecho buses clase D:* 14 x 67 cm ; *Lateral izquierdo buses clase D:* 20 x 95 cm

Materialidad: Vinilo autoadhesivo

Ubicación: *Lateral:* Debe estar ubicado en ambos costados del bus sobre las puerta de acceso y el borde superior de la ventana del conductor, alineadas al centro del vano de dichas puertas y ventanas. En los buses clase A, el adhesivo puede reducirse a un 90% del original.

Logotipo Red – sin tagline

Todos los buses exhibirán el logotipo de Red sin tagline, de color blanco, en la parte frontal del bus, respetando un margen de seguridad entre 5 y 10 cm. por lado.

Dimensiones: *Frontal:* 14x23 cm

Materialidad: Vinilo autoadhesivo

Ubicación: *Frontal:* Debe estar ubicado la parte frontal del bus alineadas a la izquierda de la carrocería.

Logotipo Red y canales de información

Pieza informativa con número telefónico y página web de contacto del sistema de transporte.

Dimensiones: *Trasera:* 16x60 cm

Materialidad: Vinilo autoadhesivo

Ubicación: *Trasera:* Sobre la superficie exterior trasera de la carrocería del bus, entre 5 y 10 cm bajo la placa patente única – PPU, alineado al eje central. En los buses clase D, estará alineado a la izquierda de la carrocería del bus.

Placa Patente Única – PPU

Todos los buses deben exhibir el número de patente del vehículo en la parte trasera de la carrocería, así como en su costado derecho (e izquierdo en caso de tener puertas) y el techo del bus.

Dimensiones: *Trasera* 100 x 15 cm ; *Lateral* 100 x 15 cm ; *Sobre el techo:* El ancho del bloque de texto corresponderá al 75% del ancho total del bus.

Materialidad: Vinilo autoadhesivo

Ubicación: *Trasera:* Debe estar ubicado sobre la superficie exterior trasera de la carrocería del bus, centrado. En los buses clase D, estará alineado a la derecha de la carrocería del bus
Lateral: Además, el adhesivo de Placa Patente Única debe ubicarse en el costado del bus donde se encuentran ubicadas las puertas y centrado con las flechas de subida y bajada. En los buses clase B y C, la Placa Patente Única debe estar ubicada a 20 cm a la derecha de la señal de bajada puerta trasera. En los buses clase A, el adhesivo de Placa Patente Única debe reducirse a un 60% del original ; *Sobre el techo:* La PPU debe ubicarse sobre el techo del bus, según la especificación de la página 12 de este manual. En su altura, la PPU deberá estar centrada con la superficie roja que las recibe.

Lateral izquierdo: El adhesivo de Placa Patente deberá estar ubicado entre ambas puerta si la carrocería lo permite, de lo contrario, esta se debe ubicar al costado derecho de la puerta de bajada.



Cualquier adhesivo que no esté especificado en este Manual, así como cualquier diferencia que pueda producirse con el D.S. 212 u otro reglamento vigente, debe ser consultado y autorizado por el DTP Regional previo a su implementación en los buses.

División de Transportes Público Regional
Manual de Normas Gráficas ; Abril 2020

En caso de preguntas sobre el uso de este manual contactar al administrador de contrato correspondiente.

Buses

Información reglamentaria exterior

Descripción y especificaciones técnicas



Bus Eléctrico (Cero emisión)



Bus Baja Emisión (tecnología Diesel Euro V o superior)



Bus a Gas Natural

0001



Bajada

Subida



Color

Blanco

Características del bus

Los buses deberán instalar un set de pictogramas en vinilo autoadhesivo de color blanco sobre los atributos especiales que el bus ofrece (plataforma de acceso para silla de ruedas, bus eléctrico, bus de baja emisión o bus a gas natural, aire acondicionado, cargador USB, Wi-Fi). Debe estar inserta dentro de un rectángulo imaginario que se ubicará sobre la superficie exterior lateral del bus, de acuerdo a las siguientes especificaciones:

Dimensiones: 14 x 95 cm (respetando la proporción entre ellos, sin deformar los íconos).

Materialidad: Vinilo autoadhesivo

Ubicación: *Lateral derecho:* Debe instalarse en la parte superior de la primera ventana a la izquierda de la puerta de acceso del bus, alineado al centro de dicha ventana.

Lateral izquierdo: Debe instalarse en la parte superior de la primera ventana después del conductor, a la izquierda de la puerta de acceso del bus, alineado al centro de dicha ventana.

Identificador vehículo y terminal

Los buses podrán llevar un adhesivo con la identificación del bus y terminal al que pertenecen, definido por cada empresa. Si bien este es un elemento operativo de la empresa y por tanto, no tiene carácter obligatorio, en caso de que se instale, debe cumplir con las características aquí estipuladas.

Dimensiones: 16,5 x 7 cm

Materialidad: Vinilo autoadhesivo

Ubicación: *Trasera:* Debe estar ubicado en el extremo inferior de la parte trasera de la carrocería de los buses ; *Frontal:* Debe estar ubicado en la parte frontal de la carrocería, al centro o al costado derecho del extremo inferior del bus ; *Lateral:* Debe estar ubicado en la parte superior o al costado de la carga de combustible.

Señal de subida y bajada

Todos los buses deberán portar una flecha apuntando hacia arriba como Señal de acceso. A su vez, se deberá ubicar una flecha apuntando hacia abajo señalando la bajada. Todas las flechas deben estar alineadas horizontalmente.

Dimensiones: 20 x 20 cm

Materialidad: Vinilo autoadhesivo

Ubicación: La flecha de "Subida" debe estar ubicada entre 10 y 20 cm a la izquierda de la puerta de acceso delantera del bus.

La flecha de "Bajada" debe estar ubicada entre 5 y 10 cm a la derecha y/o izquierda de las puertas de descenso del bus. Se privilegiará el uso del costado derecho de la puerta (ver los esquemas de las páginas 9 a la 11 de este manual).

En su altura, ambas flechas deberán estar centradas con la superficie roja que las recibe.

Acceso silla de ruedas

Los buses que cuenten con plataforma de acceso para sillas de ruedas deberán portar una señal de acceso para silla de ruedas junto a la puerta habilitada con dicha plataforma.

Dimensiones: 20 x 20 cm

Materialidad: Vinilo autoadhesivo

Ubicación: Debe estar ubicada entre 5 y 10 cm a la derecha o izquierda de la puerta del bus que corresponda a la puerta con plataforma de acceso para silla de ruedas.

En su altura, deberá estar centrada con la superficie roja que las recibe.



Cualquier adhesivo que no esté especificado en este Manual, así como cualquier diferencia que pueda producirse con el D.S. 212 u otro reglamento vigente, debe ser consultado y autorizado por el DTP Regional previo a su implementación en los buses.

División de Transportes Público Regional
Manual de Normas Gráficas | Abril 2020

En caso de preguntas sobre el uso de este manual contactar al administrador de contrato correspondiente.

Información reglamentaria exterior

Descripción y especificaciones técnicas



Reflectante en espejo lateral del bus

Para evitar accidentes en paraderos es necesario demarcar el espejo lateral derecho con una cinta reflectante. El autoadhesivo tiene un formato triangular (triángulo rectángulo) cuyo alto y ancho son de igual medida (se debe ajustar proporcionalmente al ancho del espejo). El adhesivo debe cumplir con coeficientes de ángulo de observación de 0,2º y 0,5º y ángulos de entrada de -4º y 30º.

Materialidad: Lámina Reflectiva de Alta Densidad Prismática (HIP). EL color del adhesivo dependerá del color de los espejos retrovisores: si los espejos son de color rojo o negro, el adhesivo deberá ser de color amarillo, que deberá igualarse a la referencia Pantone Process Yellow; en los espejos de color gris o plata el color del adhesivo será rojo, que deberá igualarse a la referencia Pantone 427c.

Ubicación: Parte inferior del reverso del espejo lateral derecho, como indica la figura.



Marca Chile

Marca Chile debe instalarse de color blanco, en todos los buses eléctricos con nuevo diseño de pintura en carrocería (rojo y gris).

Dimensiones: Buses clase A, y B: 15 x 22 cm

Materialidad: Vinilo autoadhesivo

Ubicación: *Frontal:* El adhesivo Marca Chile debe estar ubicado sobre la superficie exterior frontal de la carrocería del bus, alineado a la derecha ; *Lateral derecho:* Debe estar ubicado en el extremo superior izquierdo, (ver el esquemas de las páginas 9 - 11 de este manual) ; *Lateral izquierdo:* Debe estar ubicado en el extremo superior derecho (ver el esquemas de las páginas 9 - 11 de este manual).



Marca Operador

Todos los buses exhibirán la marca del operador en la parte trasera de la carrocería. Los buses usarán la versión monocromática en color blanco de sus logos.

Dimensiones: 35 x 20 cm

Materialidad: Vinilo autoadhesivo

Ubicación: La marca del operador debe estar inserta dentro de un rectángulo imaginario que se ubicará sobre la superficie exterior trasera, de acuerdo a las siguientes especificaciones: debe estar ubicado el extremo inferior de la parte trasera de la carrocería de los buses, al centro o al costado izquierdo del extremo inferior del bus dependiendo la carrocería.

Color

Blanco

Rojo
Pantone 186 C

Amarillo
Pantone Process Yellow



Cualquier adhesivo que no esté especificado en este Manual, así como cualquier diferencia que pueda producirse con el D.S. 212 u otro reglamento vigente, debe ser consultado y autorizado por el DTP Regional previo a su implementación en los buses.

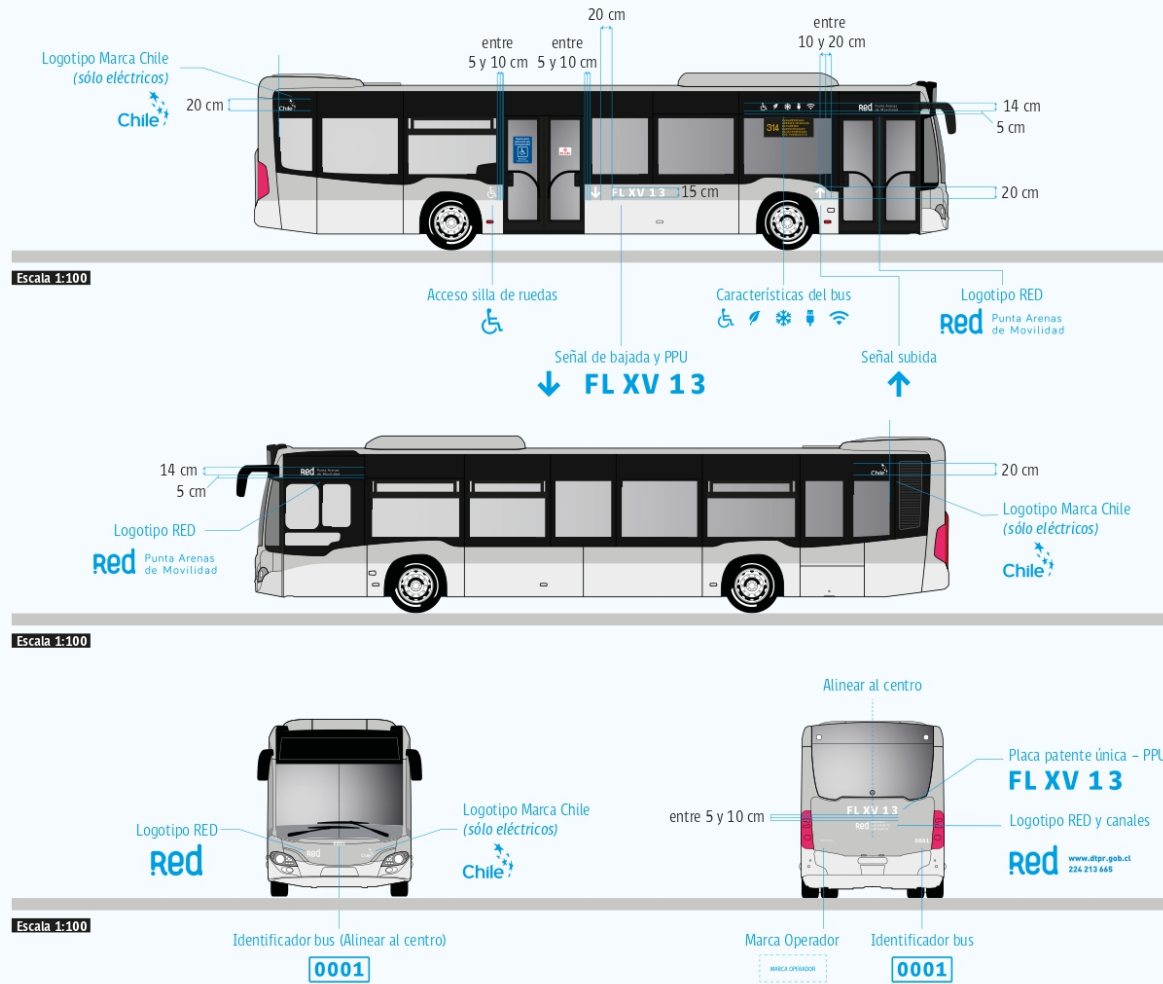
División de Transportes Público Regional
Manual de Normas Gráficas ; Abril 2020

En caso de preguntas sobre el uso de este manual contactar al administrador de contrato correspondiente.

Buses

Información reglamentaria exterior

Ubicación en buses clase A y B



Color

● Negro

○ Blanco

Si los adhesivos se ubican en la parte gris del bus, éstos deben ser de color negro. Si se ubican en la parte de color rojo, los adhesivos deben ser de color blanco.



Cualquier adhesivo que no esté especificado en este Manual, así como cualquier diferencia que pueda producirse con el D.S. 212 u otro reglamento vigente, debe ser consultado y autorizado por el DTP Regional previo a su implementación en los buses.

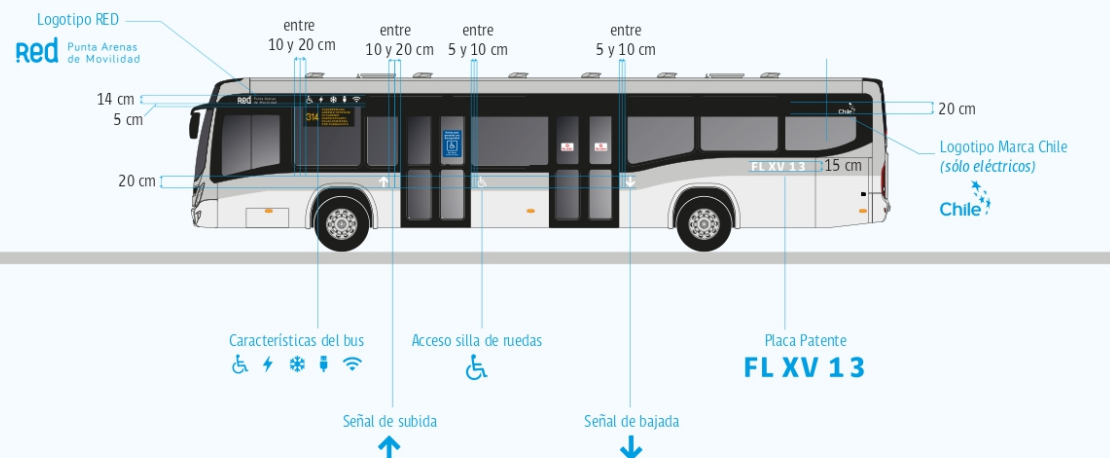
Si la carrocería no permite implementar los adhesivos de la manera sugerida en estos esquemas, debe validar la propuesta de ubicación con el DTP Regional previo a su implementación en los buses.

Buses

Información reglamentaria exterior

Ubicación en buses puerta izquierda

Escala 1:100



Color

Negro

Blanco

Si los adhesivos se ubican en la parte gris del bus, éstos deben ser de color negro. Si se ubican en la parte de color rojo, los adhesivos deben ser de color blanco.



Cualquier adhesivo que no esté especificado en este Manual, así como cualquier diferencia que pueda producirse con el D.S. 212 u otro reglamento vigente, debe ser consultado y autorizado por el DTP Regional previo a su implementación en los buses.

Si la carrocería no permite implementar los adhesivos de la manera sugerida en estos esquemas, debe validar la propuesta de ubicación con el DTP Regional previo a su implementación en los buses.

División de Transportes Público Regional
Manual de Normas Gráficas | Abril 2020

En caso de preguntas sobre el uso de este manual contactar al administrador de contrato correspondiente.

Buses

Información reglamentaria exterior

Ubicación placa patente en techo

Buses clase A y B

El número de placa patente se ubica en la mitad del largo del bus, en color blanco.

El ancho del bloque de texto será el 75% del ancho total del bus.

Si la carrocería no permite su instalación donde se indica, esta debe estar posicionada cerca de la parte frontal.



Color

Blanco

La señalización en techos debe ser de color blanco con la fuente TS Info Guesa



Cualquier adhesivo que no esté especificado en este Manual, así como cualquier diferencia que pueda producirse con el D.S. 212 u otro reglamento vigente, debe ser consultado y autorizado por el DTP Regional previo a su implementación en los buses.

Si la carrocería no permite implementar los adhesivos de la manera sugerida en estos esquemas, debe validar la propuesta de ubicación con el DTP Regional previo a su implementación en los buses.

División de Transportes Público Regional
Manual de Normas Gráficas : Abril 2020

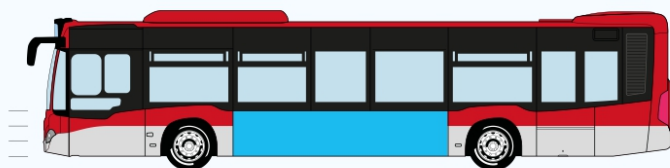
En caso de preguntas sobre el uso de este manual contactar al administrador de contrato correspondiente.

Buses

Áreas de uso publicitario

Buses A y B

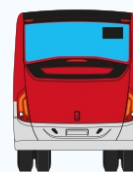
Publicidad por el costado del conductor – Buses clase A y B



Publicidad buses puerta izquierda



Lunetas



Área de publicidad

De igual forma, cualquier variación de tipos de publicidad debe ser consultado y autorizado por el DTP Regional previo a su implementación en los buses.

En caso de autorización por parte del DTP Regional de publicidades que cubran las ventanas se debe trabajar en un material translúcido (Window Vision) que permita ver desde el interior del bus hacia afuera.

Para el caso de la luneta, se permitirá su uso, excepto cuando contenga una pantalla publicitaria anexa al soporte electrónico que muestra: el número del servicio o la sigla ET (en tránsito), EP (en panne) y RG (regulando).

Para el caso de buses puerta izquierda, se permitirá su uso respetando los sticker reglamentarios especificados en la página 10 de este manual.

División de Transportes Público Regional
Manual de Normas Gráficas : Abril 2020

En caso de preguntas sobre el uso de este manual contactar al administrador de contrato correspondiente.

Buses

Información reglamentaria interior

Descripción y especificaciones técnicas



No fumar

Dimensiones: 21 x 21 cm

Materialidad: Vinilo autoadhesivo blanco

Ubicación: Deberá ubicarse en un área visible cercana al ingreso del bus, con su borde inferior a una altura de 1,60 m desde el suelo del bus.



Hoja derecha interior

Advertencia puertas

Dimensiones: 20 x 12,5 cm

Materialidad: Vinilo autoadhesivo

Ubicación: En todas las puertas, hacia el interior del bus, deberá ubicarse el autoadhesivo "Cuidado con la apertura y cierre de puertas" en la hoja derecha de la puerta si va acompañado de adhesivo de puerta para personas con movilidad reducida. Para el caso de las demás puertas este adhesivo debe ir en ambas hojas.



Hoja derecha exterior

No Subir

Dimensiones: 20 x 12,5 cm

Materialidad: Vinilo autoadhesivo blanco

Ubicación: En todas las puertas de descenso, pero por el reverso (hacia el exterior del bus) deberá ubicarse el autoadhesivo "No subir" en la hoja derecha de la puerta si va acompañado de adhesivo de puerta para personas con movilidad reducida. Para el caso de las demás puertas este adhesivo debe ir en ambas hojas.

Escape

Escape

Dimensiones: 16,5 x 7 cm

Materialidad: Vinilo autoadhesivo

Ubicación: Todas las ventanas que corresponden a salidas de emergencia, deben estar claramente indicadas con el adhesivo de "Escape". Junto a cada ventana de escape, deben ubicarse las instrucciones del fabricante (en castellano) para el correcto uso de esta salida de emergencia.



WiFi

Dimensiones: Cercano al ingreso bus: 21 x 21 cm ; **Extensión del bus:** 15 x 15 cm

Materialidad: Vinilo autoadhesivo blanco

Ubicación: Cercano al ingreso bus: Deberá ubicarse en un área visible cercana al ingreso del bus, con su borde inferior a una altura mínima de 1,60 m desde el suelo del bus ; **Extensión del bus (buses clase A, B y D):** Deberán ubicarse 2 adhesivos en un área visible a lo largo del bus de manera dispersa, con su borde inferior a una altura mínima de 2,00 m desde el suelo del bus. ; **Extensión del bus (buses clase C):** Deberán ubicarse 3 adhesivos en un área visible a lo largo del bus de manera dispersa, con su borde inferior a una altura mínima de 2,00 m desde el suelo del bus.



Aire Acondicionado

Dimensiones: 12,5 x 30 cm

Materialidad: Vinilo autoadhesivo blanco

Ubicación: Si corresponde, deberán ubicarse en las ventanas abatibles o de corredera, a lo menos uno por medio.

Color

- Negro
Pantone Process Black
- Gris
10% Pantone Process Black
- Rojo adhesivos
Pantone 032C



Sólo se mantendrán las leyendas originales de fábrica que entreguen instrucciones a los usuarios sobre particularidades propias de la carrocería: procedimiento Escape con martillo, procedimiento Escape con palanca, Procedimiento Escape escotillas, etc.



Los extintores deberán consignar las indicaciones necesarias para que cualquier pasajero pueda utilizarlo en caso de incendio. Estas indicaciones deben estar escritas en español y ubicarse en un lugar visible para los pasajeros.



Cualquier adhesivo que no esté especificado en este Manual, así como cualquier diferencia que pueda producirse con el D.S. 212 u otro reglamento vigente, debe ser consultado y autorizado por el DTP Regional previo a su implementación en los buses.

División de Transportes Público Regional
Manual de Normas Gráficas ; Abril 2020

En caso de preguntas sobre el uso de este manual contactar al administrador de contrato correspondiente.

Buses

Información reglamentaria interior

Descripción y especificaciones técnicas



Perro de asistencia

Dimensiones: 21 x 21 cm

Materialidad: Vinilo autoadhesivo

Ubicación: Deberá ubicarse en un área visible cercana al ingreso del bus, con su borde inferior a una altura de 1,60 m desde el suelo del bus.



Asiento preferente

Dimensiones: 18 x 32 cm

Materialidad: Vinilo autoadhesivo

Ubicación: Deberá ubicarse en la ventana al costado de los asientos para personas con movilidad reducida. Se sugiere pegar este adhesivo por fuera de la ventana de manera de impedir que sea retirado por los pasajeros, en caso de no ser factible por diseño del bus, este deberá ir en la carrocería de manera interna.



Espacio reservado/Instrucciones de fijación

Dimensiones: *Espacio reservado:* 18 x 32 cm
Espacio reservado/Instrucciones de fijación: 38 x 30 cm

Materialidad: Vinilo autoadhesivo

Ubicación: El autoadhesivo de "Silla de Ruedas" deberá ubicarse en el espacio destinado para ellas al interior del bus y alineado en su parte superior con el borde inferior de la ventana. En caso que el bus cuente con doble sistema de fijación, deberá reemplazarse este autoadhesivo por el de "Silla de Ruedas con instrucciones de uso".



Puerta para personas con discapacidad

Dimensiones: 18 x 32 cm

Materialidad: Vinilo autoadhesivo

Ubicación: En los buses con acceso para sillas de rueda o coches, podrá ubicarse el autoadhesivo "Puerta para personas con discapacidad" en la puerta que cuente con la plataforma de acceso para silla de ruedas tanto en su interior como en el exterior.



Señal piso silla de ruedas

Dimensiones: 150 (ó mas) x 100 cm

Pictograma: 60 x 60 cm

Materialidad: Vinilo autoadhesivo laminación protectora antideslizante de alta resistencia y durabilidad, o caucho.

Ubicación: Se aplicará en el espacio destinado para sillas de rueda al interior del bus



Señal piso rampa silla de ruedas

Dimensiones: Variable según carrocería

Materialidad: Vinilo autoadhesivo con laminación protectora antideslizante de alta resistencia y durabilidad, o caucho.

Ubicación: Se aplicará en la rampa de acceso para sillas de ruedas.



Señal peldaños

Dimensiones: Variable según carrocería

Materialidad: Vinilo autoadhesivo con laminación protectora antideslizante de alta resistencia y durabilidad, o caucho.

Ubicación: Se aplicará en la parte superior de la contrahuella de los peldaños existentes al interior del bus.

Color

- Negro
Pantone Process Black
- Azul adhesivos
Pantone 294c
- Amarillo
Pantone Coated Yellow C



Los extintores deberán consignar las indicaciones necesarias para que cualquier pasajero pueda utilizarlo en caso de incendio. Estas indicaciones deben estar escritas en castellano y ubicarse en un lugar visible para los pasajeros.



Cualquier adhesivo que no esté especificado en este Manual, así como cualquier diferencia que pueda producirse con el D.S. 212 u otro reglamento vigente, debe ser consultado y autorizado por el DTP Regional previo a su implementación en los buses.

División de Transportes Público Regional
Manual de Normas Gráficas | Abril 2020

En caso de preguntas sobre el uso de este manual contactar al administrador de contrato correspondiente.

Buses

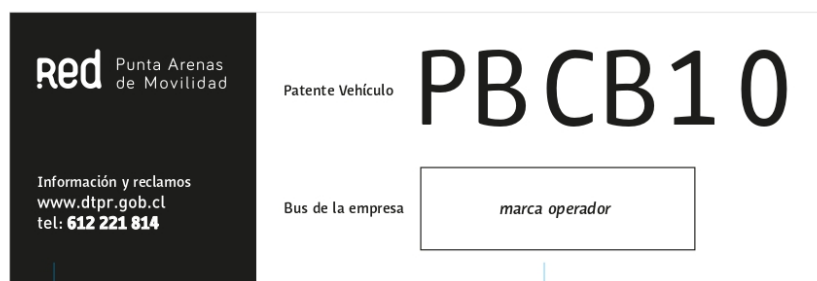
Información reglamentaria interior

Cenefa de identificación

Pieza gráfica ubicada en el interior del bus que permite identificar la placa patente del vehículo y los datos de contacto del DTP Regional. Todo el espacio restante de la cenefa del costado derecho del bus sólo podrá ser utilizado para información relacionada al Sistema de Transporte Público o campañas de índole social, previa autorización de la autoridad correspondiente.

Información
Red Magallanes de Movilidad

Información
bus y operador



Información de contacto
Red Magallanes de Movilidad

Nombre o logo operador

Formato estándar : ajustar altura
del adhesivo al espacio disponible en
la cenefa del bus



Especificaciones

Dimensiones: 90 x 30 cm (altura se ajusta al alto de la cenefa interior del bus)

Impresión: Digital o sistema alternativo

Materialidad: Vinilo autoadhesivo

Ubicación: Se ubicará en la cenefa superior, justo al costado de las puertas de bajada del vehículo.

Color

Negro
Pantone Process Black

Tipografía

Aa TS Info Regular
Aa TS Info Gruesa



Cualquier adhesivo que no esté especificado en este Manual, así como cualquier diferencia que pueda producirse con el D.S. 212 u otro reglamento vigente, debe ser consultado y autorizado por el DTP Regional previo a su implementación en los buses.

División de Transportes Público Regional
Manual de Normas Gráficas : Abril 2020

En caso de preguntas sobre el uso de este manual contactar al administrador de contrato correspondiente.

Buses

Información reglamentaria interior

Cenefa SOAP

Pieza gráfica ubicada en el interior del bus que describe el SOAP (Seguro Obligatorio de Accidentes Personales). Todo el espacio restante de la cenefa del costado derecho del bus sólo podrá ser utilizado para información relacionada al Sistema de Transporte Público o campañas de índole social, previa autorización de la autoridad correspondiente.

Especificaciones

Dimensiones: 90 x 30 cm (altura se ajusta al alto de la cenefa interior del bus)

Impresión: Digital o sistema alternativo

Materialidad: Vinilo autoadhesivo

Ubicación: Se ubicará en la cenefa superior, justo al costado de la cenefa de identificación.

Color

Negro
Pantone Process Black

SOAP

Seguro Obligatorio de Accidentes Personales

EN CASO DE ACCIDENTE
ESTÁS PROTEGIDO

¿QUÉ DEBES HACER?

- 1** Dirígete a un servicio de Urgencia
Constata las lesiones físicas en un centro asistencial, indicando que son consecuencia de accidente.
- 2** Realiza la denuncia en Carabineros
Para ello debes conocer la patente de los vehículos involucrados.
Obtén la patente del bus en www.tarjetaaip.cl ingresando el n° de la tarjeta utilizada.
- 3** Solicita el certificado de accidente
Dirígete al Juzgado o Policía Local o Fiscalía correspondiente y pide el certificado. Este debe indicar los datos de siniestro.
- 4** Presenta los documentos compañía aseguradora
Dirígete a la compañía y presenta estos documentos junto a certificados y boletas de gastos médicos para el reembolso.
Plazo: un año desde la fecha del accidente.

Formato estándar : ajustar altura del adhesivo al espacio disponible en la cenefa del bus



Cualquier adhesivo que no esté especificado en este Manual, así como cualquier diferencia que pueda producirse con el D.S. 212 u otro reglamento vigente, debe ser consultado y autorizado por el DTP Regional previo a su implementación en los buses.

División de Transportes Público Regional
Manual de Normas Gráficas : Abril 2020

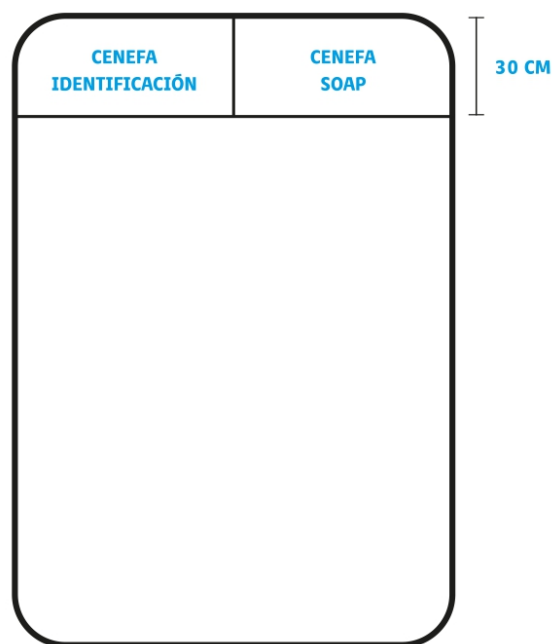
En caso de preguntas sobre el uso de este manual contactar al administrador de contrato correspondiente.

Buses

Información reglamentaria interior (excepción)

Cenefa de Identificación y SOAP

Para carrocerías que no dispongan de cenefas interiores o su tamaño sea inferior a 30 cm., se debe combinar las cenefas de identificación y SOAP en una pieza gráfica la cual debe estar ubicada en el interior del bus en la parte superior de la ventana, previa autorización del DTP Regional.



Especificaciones

Dimensiones: Alto: 30 cm.

Ancho: se ajusta al máximo posible de la ventana.

Impresión: Digital o sistema alternativo

Materialidad: Vinilo autoadhesivo

Ubicación: Se ubicará en la parte superior del vidrio, justo debajo del marco y al costado de las puertas de bajada del vehículo.

Color

Negro
Pantone Process Black



Cualquier adhesivo que no esté especificado en este Manual, así como cualquier diferencia que pueda producirse con el D.S. 212 u otro reglamento vigente, debe ser consultado y autorizado por el DTP Regional previo a su implementación en los buses.

División de Transportes Público Regional
Manual de Normas Gráficas | Abril 2020

En caso de preguntas sobre el uso de este manual contactar al administrador de contrato correspondiente.

Buses

Información reglamentaria interior

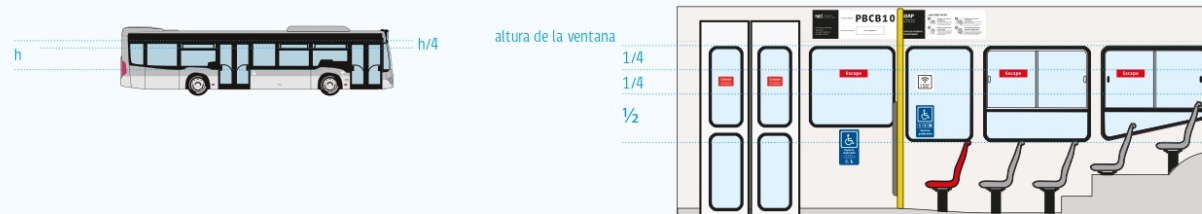
Ubicación en buses

Exterior bus

Interior bus

En la parte posterior del panel ubicado detrás del conductor podrá disponerse información relacionada al Sistema de Transporte Público, a los operadores o a campañas de índole social, previa autorización del DTP Regional.

Horizonte bajo el cual deben instalarse todos los adhesivos interiores: en ventanas con dos piezas, el horizonte está en la división de ambas partes. Si la ventana es una sola pieza, el horizonte se ubicará en el primer cuarto de la altura del vidrio.



En los buses clase A, el adhesivo "Asiento preferente" debe ser instalado sobre la cara posterior de la estructura porta-letrero lateral, junto a los asientos delanteros, hacia la derecha del bus.



De acuerdo a lo que estipula el D.S. 212 en su art. 35º, los extintores deberán consignar las indicaciones necesarias para que cualquier pasajero pueda utilizarlo en caso de incendio. Estas indicaciones deben estar escritas en castellano y ubicarse en un lugar visible para los pasajeros.



Cualquier adhesivo que no esté especificado en este Manual, así como cualquier diferencia que pueda producirse con el D.S. 212 u otro reglamento vigente, debe ser consultado y autorizado por el DTP Regional previo a su implementación en los buses, así como también una ubicación distinta a la de este esquema.

División de Transportes Público Regional
Manual de Normas Gráficas - Abril 2020

En caso de preguntas sobre el uso de este manual contactar al administrador de contrato correspondiente.

Buses
Colores interiores
Especificaciones técnicas

Datos colórimétricos de los colores estándar

Nombre	L*	a*	b*	C*	h°
Rojo asientos movilidad reducida	56,59	59,39	27,64	65,51	24,96
Gris fondo asientos	52,18	-0,95	-5,46	5,54	260,1
Gris acolchado asientos	39,7	-1,05	-4,72	4,84	257,52
Gris muros bus	84,9	-0,35	1,22	1,26	105,94
Gris pisos	Pantone 425				

Asiento corriente



Color



- Gris fondo asientos
- Gris acolchado asientos

Asiento para personas con movilidad reducida

En caso de ser mono casco, el asiento puede ser completamente rojo.



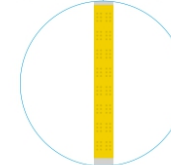
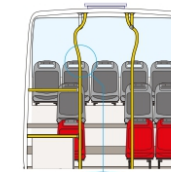
Color



- Gris manilla de agarre de asientos
- Rojo asientos movilidad reducida

Cielos, pasamanos y paneles

Todos los pilares verticales y asideros horizontales deben ser de color gris, a excepción de los que se encuentran adyacentes a los asientos de uso preferente.



Pilares verticales y asideros horizontales de asientos de uso preferente.

Color



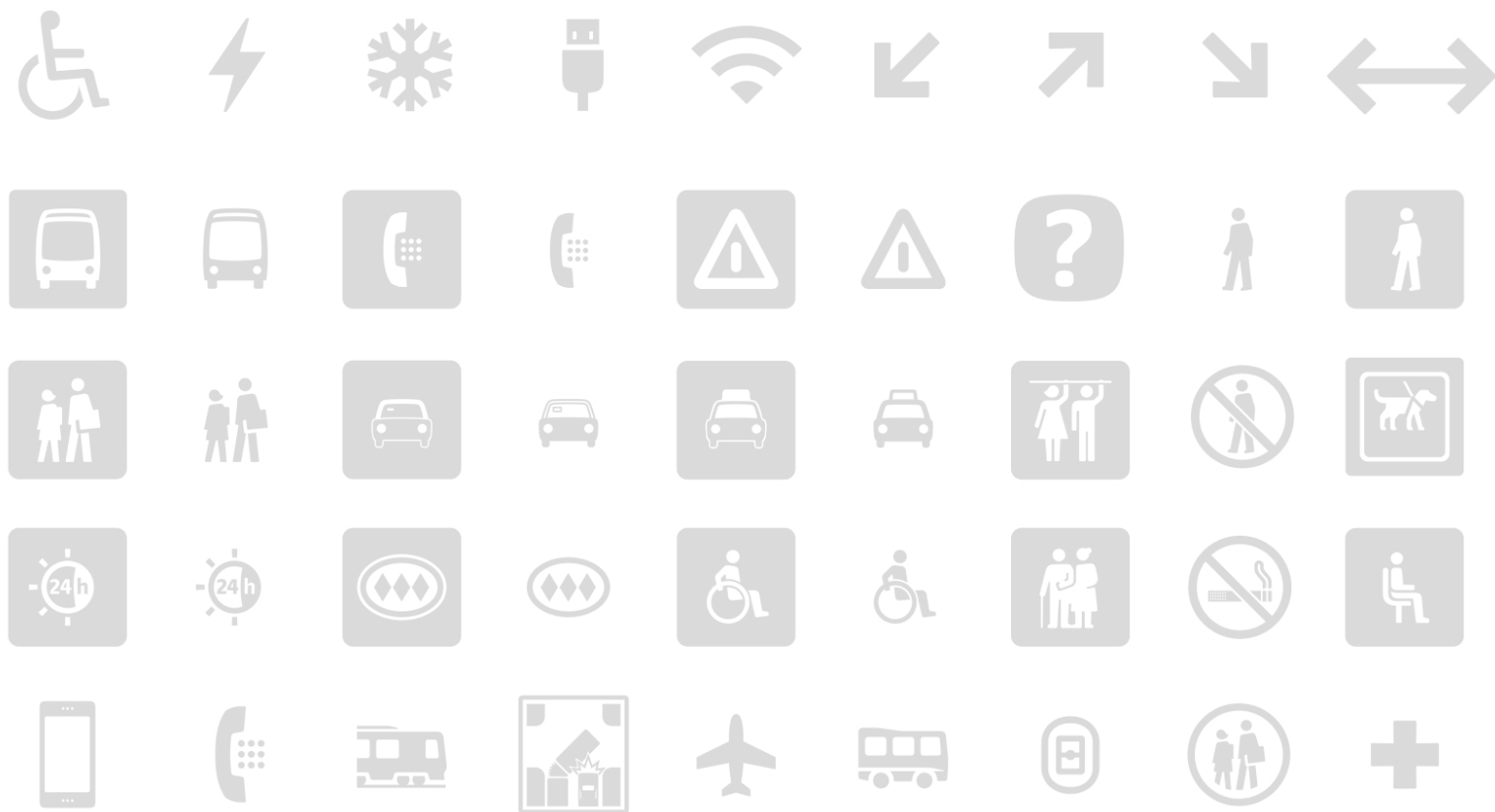
- Gris pisos y muros bus
- Amarillo**
Pantone Coated Yellow C



En los pilares verticales y asideros horizontales adyacentes a los asientos de uso preferente para personas con movilidad reducida, deberá instalarse una superficie texturada de color amarillo, que indique a las personas con discapacidad visual que se encuentran frente a los asientos reservados. Esta señal táctil no debe provocar daño al tacto y debe ubicarse en todo el manto o superficie del tubo.

División de Transportes Público Regional
 Manual de Normas Gráficas | Abril 2020

En caso de preguntas sobre el uso de este manual contactar al administrador de contrato correspondiente.



SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones
Región de Magallanes y de la Antártica Chilena

Dirección: Avenida Colón #1106, Punta Arenas
Fonos: (61) 2221814 - (61) 2248285

red Punta Arenas
de Movilidad



TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

ANEXO N°6: TÉRMINOS DE FINANCIAMIENTO DE FLOTA DEL CONTRATO PARA EL OTORGAMIENTO DE SUBSIDIO PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO REMUNERADO DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE PUNTA ARENAS REGIÓN DE MAGALLANES Y DE LA ANTÁRTICA CHILENA.

A expresa solicitud del Operador Ascendal Punta Arenas SpA, se incorpora como parte integrante del presente Contrato, el documento denominado "*Términos de Financiamiento de Flota del Contrato para el Otorgamiento de Subsidio para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano remunerado de Pasajeros en la ciudad de Punta Arenas Región de Magallanes y de la Antártica Chilena*", en adelante "los Términos de Financiamiento"; cuyo texto se inserta a continuación.

El Ministerio declara que el presente anexo es informativo y sólo para los efectos que sean pertinentes para dar cumplimiento a la ejecución de las obligaciones de pago que emanan del "Contrato para el Otorgamiento de Subsidio para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano remunerado de Pasajeros en la Ciudad de Punta Arenas Región de Magallanes y de la Antártica Chilena", en adelante "el Contrato", sin que esto importe ningún otro tipo de obligación para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

TÉRMINOS DE FINANCIAMIENTO DE FLOTA DEL CONTRATO PARA EL OTORGAMIENTO DE SUBSIDIO PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO REMUNERADO DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE PUNTA ARENAS REGIÓN DE MAGALLANES Y DE LA ANTÁRTICA CHILENA.

ASCENDAL PUNTA ARENAS SpA. declara que, a los efectos de informar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones respecto del presente contrato para la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros en la Ciudad de Punta Arenas, constituirá un fideicomiso o una cuenta de depósito en garantía (*escrow account*), la cual contiene y asegura el cumplimiento de las obligaciones de este contrato en lo que respecta a los compromisos financieros de la flota que se registra en el Registro de Bienes Afectos, en al menos los siguientes términos:

Agentes involucrados:

Constituyente:	Ascendal Punta Arenas SpA
Agente garante /Fiduciario:	Un banco de la plaza
Beneficiario/Fideicomisario:	Ascendal BMCO SpA

Objetivo:

El objeto de este fideicomiso o una cuenta de depósito en garantía (*escrow account*) es:

1. Asegurar el pago del financiamiento de la flota de 70 buses que se solicitan en el presente contrato de subsidio, según consta en la cláusula sexta, ítem 6.1. Respecto de la Flota, en atención a la condición de Bien Afecto pactada en el Contrato para el inicio de la operación de los buses destinados a la prestación de servicios de transporte público urbano de la ciudad de Punta Arenas, en monto y oportunidad; destinando para ello los montos que se paguen en razón de dicho Contrato.
2. Permitir que los procesos y flujos en el pago sean auditados por terceros si ese fuera el caso, y respecto de requerimientos de información que defina el



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

===== ~~Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones~~ en lo que respecta al contrato de provisión de la flota y su cumplimiento.

Duración:

La duración de este financiamiento de la flota es por un plazo de 8 años, parcelado en 96 meses, conforme su contrato y tabla de desarrollo.

Monto de pago de la Flota:

Monto de pago mensual por financiamiento será de \$140.000.000 reajustables, según IPC anualmente, que ya incluye todos los gastos financieros e impuestos.

Condiciones de operación:

Para el pago mensual de la flota el mecanismo para el depósito de los recursos del subsidio en esta cuenta de depósito de garantía será a través de un mandato irrevocable por parte de la empresa operadora (Constituyente) para que sea presentado ante el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, para que el subsidio fijo y el subsidio variable en su totalidad sean depositados en la cuenta que se defina para tal efecto. Cualquier eventual descalce en los montos, serán de cargo del operador a través de los demás ingresos de los que disponga y por este acto libera al Ministerio de Transporte de toda responsabilidad por este concepto.

En un plazo no superior a 1 día hábil, desde que se recibe el subsidio, en aquellos meses donde sea pagadera la amortización de acuerdo con los términos del financiamiento de flota, beneficiario, fiduciario o depositante verificará que el monto de subsidio fijo depositado permita cubrir el valor de la cuota, de no ser así notificará al operador de esta diferencia para que complete en un plazo no mayor a 5 días.

El Fiduciario acumulará los montos recibidos mensualmente por el operador a fin de pagar directamente al beneficiario de este fideicomiso, en las fechas y montos establecidos en el contrato de financiamiento de la flota. El Fiduciario, mandatario o depositario, en el evento de ser requerido por el MTT respecto de la información relativa a los pagos de flota efectuados deberá enviar la información dentro de quinto día hábil del requerimiento.

Otros

- a. El Fiduciario podrá recibir instrucciones adicionales para el manejo de los recursos que estén en la cuenta del fideicomiso o una cuenta de depósito en garantía (escrow account) pero sin poner en riesgo el cumplimiento del pago de los dineros adeudados en virtud del contrato de financiamiento.
- b. La Empresa operadora deberá informar de cualquier acto o documento que se suscriba en el marco de los Términos de Financiamiento, en el plazo de cinco días hábiles desde la suscripción o emisión del mismo.

La presente declaración se otorga con el objeto de dejar constancia de que los pagos que tienen su origen en el financiamiento otorgado para la adquisición de los buses que conforman la flota que operará en el marco del presente contrato, serán pagadas conforme lo disponga el operador, y, que para el caso de marras lo serán con cargo al subsidio fijo que se establece en el punto 3.1 del Contrato. El referido pago se extenderá por toda la vigencia del presente contrato, sin perjuicio de los instrumentos y pactos que celebren los futuros operadores con el MTT, en los que se podrá emplear una forma y metodología equivalente a la definida en el presente instrumento o bien una distinta de modo de no afectar la continuidad del servicio y el financiamiento.



=====

TOMADO RAZÓN

Fecha : 25/11/2020

Jorge Andres Bermudez Soto

Contralor General

~~Firmado Marcelo Cornejo, Ascendal Punta Arenas SpA.~~

3° IMPÚTESE el gasto que irroque el presente acto y que se expone a continuación, al siguiente ítem:

La suma mensual de hasta \$ 439.000.000.- (cuatrocientos treinta y nueve millones de pesos chilenos), al ítem 24-01-512, del Programa 06, del presupuesto disponible para el año 2020 de la Secretaría y Administración General de Transportes, de acuerdo a Ley de Presupuesto del Sector Público para el año 2020.

El saldo correspondiente a las siguientes anualidades, se imputará al clasificador presupuestario que corresponda, de las leyes de presupuesto correspondientes a los años 2021, 2022 y 2023, siempre que exista disponibilidad presupuestaria para dichos efectos.

4° DESÍGNASE la Contraparte Técnica la que se refiere la cláusula décimo octava del contrato que por este acto a se aprueba, la que estará compuesta por los siguientes integrantes:

- Roberto Villalobos Román, servidor a honorarios con Agencia Pública de la División de Transporte Público Regional, de la Subsecretaría de Transportes.
- Raúl Fernández Balboa, servidor a honorarios con Agencia Pública de la División de Transporte Público Regional, de la Subsecretaría de Transportes.
- Karina Leiva Allendes, funcionaria a contrata, asimilada a grado 6°, de la planta de profesionales de la Subsecretaría de Transportes.

5° NOTIFÍQUESE el presente acto administrativo a Ascendal Punta Arenas SpA.

56 PUBLÍQUESE el presente acto administrativo en el sitio web (<http://www.dtpr.gob.cl>).



=====

TOMADO RAZÓN
Fecha : 25/11/2020
Jorge Andres Bermudez Soto
Contralor General

=====

POR ORDEN DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN Y NOTIFÍQUESE

GLORIA HUTT HESSE
MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

DISTRIBUCIÓN:

- Contraloría General de la República
- Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena
- División Legal de la Subsecretaría de Transportes
- División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes
- Oficina de Partes



Código: 1603820289484 validar en <https://www.esigner.cl/EsignerValidar/verificar.jsp>

