

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República



**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, 14 FEB 2025****DECRETO AFECTO N° 19**

**VISTO:** Lo dispuesto en el Decreto con Fuerza de Ley N° 343 de 1953, del Ministerio de Hacienda; el Decreto con Fuerza de Ley N° 279 de 1960, del Ministerio de Hacienda; el Decreto Ley N° 557 de 1974, del Ministerio del Interior; en la Ley N° 18.696; en la Ley N° 19.040; en la Ley N° 18.059; en la Ley Orgánica N° 18.575, Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, 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; la Ley N° 20.696; la Ley N° 21.722, que fija el Presupuesto del Sector Público para el año 2025; el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; el Decreto Supremo N° 122, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución Exenta N° 1247, de 2015, y sus modificaciones, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; las Resoluciones Exentas N° 335 de 2017 y N° 1745 de 2020, y sus posteriores modificaciones, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; Decreto Afecto N° 43 de 2020 y Decreto Exento N° 3787 de 2023, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; Memorándum DTPR N° 3662, de 2024, de la División de Transporte Público Regional; las Resoluciones N° 7 de 2019 y N° 14 de 2022, ambas de la Contraloría General de la República; y demás normativa aplicable.

**CONSIDERANDO:**

1. Que, la Ley N° 20.378 creó un Subsidio al 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

GM 055

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

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, la necesidad de contar e ir mejorando el sistema de transporte público remunerado para la ciudad de Punta Arenas, con el fin de que sea eficiente, de calidad y seguro, constituye uno de los desafíos que debe enfrentar el Estado de Chile en su conjunto, y en particular, a través de esta cartera de Estado.

**4°** Que, mediante el Decreto N° 43, de 23 de junio de 2020, de esta cartera de Estado, se autorizó la contratación directa y aprobó el 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, suscrito con la empresa Ascendal Punta Arenas SpA, por un periodo de 36 meses, con posibilidad de prórroga por 12 meses adicionales.

Seguidamente, a través del Decreto Exento N° 3787, de 27 de octubre de 2023, de este Ministerio, las partes acordaron extender el periodo de vigencia del contrato indicado en el párrafo anterior, conforme a su cláusula segunda, por un periodo de doce meses, esto es, hasta el 1 de octubre de 2024.

**5°** Que, mediante Memorándum N° 3662, de 5 de abril de 2024, de la División de Transporte Público Regional, se informó sobre los criterios de impacto y/o rentabilidad social para efectos del otorgamiento de subsidio al amparo del artículo 5° de la Ley N°20.378, acápite "Programas de Apoyo al Transporte Regional". En lo medular se informó que "Específicamente, el artículo 5° del Decreto Supremo N° 4 de 2010, que reglamenta el "Programa de Apoyo al Transporte Regional", a que se refiere el artículo 5° de la citada Ley, indica que el Ministerio podrá considerar proyectos que fomenten el transporte público en la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, entre otras, cuando la tasa de viajes totales por habitante, que resulte de dividir el número de viajes en transporte público mayor, por el número de habitantes correspondientes a la región, provincia o comuna de que se trate, sea menor al 30% del promedio de las regiones del país

En el caso de la ciudad de Punta Arenas, los datos disponibles en esta División, mediante equipamiento tecnológico, instalado en cada bus operativo del sistema, para contar subidas y bajadas de pasajeros se tiene la siguiente información para el año 2023:

Mes	Pasajeros transportados
Enero	273.605
Febrero	249.582
Marzo	342.951
Abril	302.550
Mayo	359.267
Junio	238.530
Julio	318.483
Agosto	331.403
Septiembre	344.900
Octubre	360.838
Noviembre	360.248
Diciembre	321.209
<b>Promedio mensual</b>	<b>316.964</b>

La ciudad de Punta Arenas, según las proyecciones de población del Instituto Nacional de Estadística, para 2024 cuenta con 145.713 habitantes. Por lo que la ciudad contaría

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

*con una tasa de 2,18 viajes mensuales por habitante. Esto corresponde a menos del 30% de la tasa promedio de viajes por habitante en los sistemas de transporte público mayor urbanos de todas las regiones del país, siendo el 30% del promedio de todas las regiones 2,43 viajes mensuales por habitante.*

*Respecto del impacto de la generación de un concurso para operar 70 buses urbanos en la ciudad de Punta Arenas, es claro identificar la relevancia del concurso, ya que se está concursando la operación de todos los buses que actualmente operan en la ciudad. Esto quiere decir que, si este concurso no se lleva a cabo, los habitantes de la ciudad quedarían sin la posibilidad de movilizarse en transporte público urbano mayor para realizar sus actividades cotidianas.*

*Actualmente, el transporte público urbano mayor de la ciudad de Punta Arenas es el modo de transporte que ofrece mayor cobertura en la ciudad. Sus ocho servicios cubren el sector urbano de la ciudad de norte a sur, cubriendo servicios fundamentales como el hospital clínico de Magallanes, clínicas privadas, salud primaria (CESFAM, CECOSF), la totalidad del centro de la ciudad, establecimientos educacionales, supermercados y complejos deportivos.*

*Adicionalmente, el transporte público urbano mayor es la alternativa de movilización, de los usuarios de transporte público, más económica de utilizar. Actualmente su tarifa es de \$370, mientras que los taxis colectivos, dependiendo la hora de operación, cobran entre \$600 y \$1000. En consecuencia, el no contar con esta alternativa podría aumentar entre un 60% hasta un 170% el gasto mensual familiar en transporte.*

*En base a lo señalado anteriormente, se estima que concurren en la especie los supuestos que permiten el otorgamiento del subsidio contemplado en el artículo 5° de la Ley N°20.378."*

**6°** Que, en este contexto, el Ministerio impulsó un proceso de licitación para el servicio en referencia, cuyas Bases de Licitación fueron ingresadas a Contraloría General de la República mediante el Decreto Afecto N° 23 de 15 de abril de 2024. No obstante, dichas bases tuvieron que ser retiradas para realizar ajustes técnicos que se explicitarán más adelante.

**7°** Que, producto de la próxima expiración del contrato indicado en el considerando 4° de este instrumento, es que mediante Oficio N° 24181 de 14 de agosto de 2024, rectificado a través del Oficio N° 24635 de 20 de agosto de 2024, del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de Magallanes y de la Antártica Chilena, se invitó a diversos operadores de transporte a presentar sus cotizaciones para 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, por el plazo y en los términos que indica.

Una vez transcurrido el plazo indicado en el referido Oficio N° 24181, se constató por parte de la Secretaría Regional Ministerial respectiva la presentación de dos cotizaciones, correspondientes a la Sociedad de Transportes Centenario Limitada por un monto mensual de \$573.671.785, y la Sociedad de Transportes Vía Alerce S.A. por un monto mensual de \$578.671.786.

**8°** Que, en este contexto, mediante el Oficio N° 26199 de 3 de septiembre de 2024, la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Magallanes, informó a la Sociedad de Transportes Centenario Limitada haber resultado seleccionada en el proceso de contratación de asunto, habiendo cumplido con los antecedentes exigidos en los Términos de Referencia y tratándose del menor monto cotizado, solicita los antecedentes necesarios para la suscripción del contrato.

Seguidamente, mediante Carta de 3 de septiembre de 2024, la Sociedad de Transportes Centenario Limitada a través de sus





**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

representantes legales informó sobre su desistimiento al proceso de invitación a cotización realizado mediante el Oficio N° 24181.

**9°** Que, debido a lo expresado en el considerando anterior, a través del Oficio N° 26396, de 04 de septiembre de 2024, la Secretaría Regional Ministerial de asunto comunicó a la Sociedad de Transportes Vía Alerce S.A. que, en base al desistimiento de la cotización presentada por la Sociedad de Transportes Centenario Limitada, "(...) y en concordancia con lo estipulado en el Oficio N° 24181, de fecha 14 de agosto de 2024, se ha procedido a seleccionar la cotización presentada por UD. Para suscribir el contrato para la prestación del servicio de transporte público urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, debido a que es la segunda cotización que presenta el menor monto de subsidio mensual y además, ha dado cumplimiento a todos los antecedentes."

**10°** Que, la ausencia del servicio de transporte público urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, perjudicaría enormemente a la población de la ciudad a la cual refiere el presente acto administrativo, pues no contarían con servicio de transporte desde el 2 de octubre del presente año que les permita atender sus necesidades de transporte para acceder, en igualdad de condiciones que el resto de la población del país, a los servicios de salud, educación, abastecimiento, entre otros.

**11°** Que, ello también es concordante con lo dispuesto en el artículo 9° de la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado y en el inciso segundo del artículo 7° del D.S. N° 4, de 2010, de este Ministerio, que establecen que excepcionalmente esta Secretaría de Estado podrá acudir al trato o contratación directa, cuando por la naturaleza de la negociación corresponda recurrir a dicha modalidad de contratación, estimándose que las situaciones descritas en los considerandos precedentes constituyen motivos suficientes para utilizar esta modalidad excepcional.

En efecto, concurren elementos que hacen imprescindible recurrir al trato directo, concretamente: a) Se enmarca dentro de las facultades legales y reglamentarias que le asisten a este Ministerio; y b) la urgencia por la adopción de medidas tendientes a asegurar la continuidad de la prestación del servicio de transporte público remunerado urbano, mientras se desarrolla un proceso de licitación.

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 transporte.

**12°** Que, en razón de lo anterior, con fecha de 23 de septiembre de 2024, este Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha suscrito con el operador Sociedad de Transportes Vía Alerce S.A., un contrato para el Otorgamiento de Subsidio para la Prestación del Servicio de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros en la Ciudad de Punta Arenas, Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, el que por razones de buen servicio y la necesidad imperiosa de los habitantes de las localidades que pueden verse afectadas, comenzó a ejecutarse a contar del 16 de noviembre de 2024, esto es, con anterioridad a la total tramitación del acto administrativo que lo aprueba, no obstante que su pago sólo podrá efectuarse una vez concluido dicho trámite.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**13°** Que, no obstante lo anterior, el contrato suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Sociedad de Transportes Vía Alerce S.A., debió ajustarse respecto de la vigencia considerada en los términos de referencia y sobre algunos aspectos técnicos relacionados con la flota, por los motivos que se expresan en Minuta de la Unidad de Desarrollo Urbano y Electromovilidad de la División de Transporte Público Regional, la cual indica:



**"EXPONE FUNDAMENTOS PARA LA MODIFICACIÓN DE LA VIGENCIA DE CONTRATACIÓN CON TRANSPORTES VIA ALERCE**

**1- CONTEXTO PREVIO DEL SISTEMA**

A contar del 01 de octubre del 2020 se implementó en la ciudad de Punta Arenas el Contrato de Otorgamiento de Subsidio a la Prestación del Servicio de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros, aprobado mediante el Decreto N° 43 de fecha 23 de junio del 2020. Dicho contrato fue suscrito entre el Ministerio y la empresa Ascendal Punta Arenas SpA y cuya vigencia se extendió hasta 01 de octubre del 2024.

El principal objetivo de la contratación directa era contribuir con recursos para fomentar la prestación de servicios de transporte público urbano, a la población de la ciudad de Punta Arenas, mediante transporte público remunerado de pasajeros, cuya finalidad es brindar una mejor oferta de servicios a través del fortalecimiento de la red de transporte público urbano.

El contrato se enmarca en el 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 de la Antártica Chilena y las Provincias de Palena y Chiloé, cuando el uso del transporte mayor sea significativamente menor al resto del país y que se denominan "Subsidios de Zonas Extremas".

Se debe considerar que este tipo de subsidio se implementa desde el año 2010 en la ciudad de Punta Arenas, inyectándose recursos en el sistema de transporte de Punta Arenas lo que ha permitido mejorar la calidad del servicio e incentivar el uso de los servicios de transporte por parte de los escolares ya que, la tasa de uso de la TNE previo a ese año alcanzaba solo el 18% del promedio de las regiones del país.

El contrato con Ascendal Punta Arenas SpA se enmarca en la operación de una flota compuesta por 70 buses, los cuales se encuentran inscritos en el Registro de Bienes Afectos creado por la Ley N°18.696 y cuya reglamentación se encuentra contenida en el Decreto N° 192, del 2014. Hay que destacar que, el contrato de operación con Ascendal se generó por cuatro años, mientras que la provisión de la flota que queda afecta al sistema, se realizó por ocho años.

**2- PROCESO DE CONTRATACIÓN TRANSPORTES VIA ALERCE**

La División de Transporte Público Regional al ver que la vigencia del contrato de Ascendal Punta Arenas SpA estaba próxima a culminar, generó un proceso concursal por la operación de los mismos buses que operan en la ciudad. Este tuvo su primer ingreso a revisión de Contraloría General de la República (CGR) el 14 de abril de 2024, mediante Decreto Afecto N°23. Sin embargo, el documento debió ser retirado debido a la necesidad de realizar ajustes, que están relacionados con los cambios de esquema de pago al operador que ha impulsado la División de Transporte Público Regional durante el año 2024 en la mayoría de sus nuevos procesos concursales.

Ante la expiración del contrato con el operador vigente (Ascendal Punta Arenas SpA), y dados los tiempos que se requerían para ajustar las bases concursales y realizar el proceso licitatorio que se menciona, es que la División de Transporte Público Regional estimó necesario generar una invitación a presentar cotizaciones por la operación del sistema. Esto se debe a que el tiempo en el que el operador adjudicado pudiera iniciar la operación, no se empalmaba con el término de vigencia operacional del operador vigente.





## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

Es por la situación mencionada que, mediante Oficio N° 24181 de 14 de agosto de 2024, rectificado a través del Oficio N° 24635 de 20 de agosto de 2024, del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de Magallanes y de la Antártica Chilena, se invitó a diversos operadores de transporte a presentar sus cotizaciones para 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. En este se indicaba los términos de operación y el plazo de extensión de la operación, la cual constaba de 3 meses de operación, con una potencial prórroga de 3 meses adicionales.

Al término del plazo para recibir cotizaciones, los equipos técnicos de la DTPR evaluaron las ofertas, con lo que se pudo determinar que la empresa Sociedad de Transportes Centenario Limitada ofertó el menor monto de subsidio mensual por la operación del sistema. Por lo que, mediante el Oficio N° 26199 de 3 de septiembre de 2024, la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Magallanes, informó a la Sociedad de Transportes Centenario Limitada haber resultado seleccionada en el proceso de contratación de asunto, habiendo cumplido con los antecedentes exigidos en los Términos de Referencia.

No obstante, mediante Carta de 3 de septiembre de 2024, la Sociedad de Transportes Centenario Limitada a través de sus representantes legales informó sobre su desistimiento al proceso de invitación a cotización realizado mediante el Oficio N° 24181. Por lo que debió comunicarse, mediante Oficio N° 26396, a la segunda cotización de menor monto y que cumplía con los antecedentes exigidos, la cual correspondía a Transportes Vía Alerce.

### **3- TRANSICIÓN ASCENDAL PUNTA ARENAS SPA A TRANSPORTES VIA ALERCE**

Durante el mes de septiembre, el operador adjudicado se trasladó a Punta Arenas para empezar a generar todo lo necesario para realizar la operación. La empresa Ascendal Punta Arenas SpA, empezó a realizar las mantenciones necesarias para un correcto traspaso de los buses. Para la confirmación del estado de entrega de los buses, se generó un proceso de revisión y certificación, realizado tanto por Ascendal Punta Arenas SpA, por medio de una empresa externa, como también por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la empresa de operación entrante al sistema.

Al empezar la revisión de los buses afectos al sistema, la empresa Transportes Vía Alerce solicitó tiempo adicional previo al inicio de operación, estimando en la segunda quincena de noviembre la fecha de inicio. Esto se fundamentó en que se necesitaba revisar de manera exhaustiva todos los buses que van a operar los servicios, previo a la suscripción del contrato de arrendamiento con la empresa que realiza la provisión de flota. Dicha suscripción es requerida como requisito para la aprobación del contrato de operación de transporte y, así poder iniciar la operación del sistema de transporte público mayor de la ciudad. No obstante las dificultades mencionadas, Transportes Vía Alerce suscribió el 23 de septiembre de 2024, un contrato con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para el Otorgamiento de Subsidio para la Prestación del Servicio de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros en la Ciudad de Punta Arenas, con la condicionante generada con la empresa que provee la flota, de contar con un tiempo adicional para la revisión exhaustiva de la flota.

Para evitar la discontinuidad operacional, y previamente acordado tanto con el operador entrante como con el saliente, se generó una contratación por 45 días con Ascendal Punta Arenas SpA. La continuidad operacional del transporte público urbano mayor en la ciudad es fundamental para evitar afectar a los usuarios del transporte público mayor y, en general, a los habitantes de la ciudad. Debido a que Ascendal Punta Arenas SpA contaba con todo lo necesario para mantener la operación y a que esta misma empresa podría dar mayor celeridad a la puesta a punto de los buses que requirieron reparaciones, se decidió que la opción más viable para una transición limpia era darle continuidad a la empresa vigente.

Así las cosas, durante el mes de octubre y la primera quincena de noviembre, las empresas involucradas han realizado un trabajo colaborativo para que se pueda generar una correcta revisión y traspaso de los activos de la operación. Finalmente, dado este trabajo, el inicio de operación por parte de Transportes Vía Alerce se establece para el día 16 de noviembre.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**4- FUNDAMENTOS POR LOS CUALES SE DEBIÓ GENERAR UNA TRANSICIÓN MÁS HOLGADA**

Es necesario recalcar que, desde que el operador de transporte adjudicado suscribió su contrato, hasta el inicio efectivo de su operación, existe un tiempo de 54 días corridos. Este tiempo que, si bien puede parecer extenso, no es suficiente para llevar a cabo una transición exenta de complicaciones. Los principales puntos, que generaron dificultades para esta transición, se contemplan a continuación:

- i. Condiciones climáticas y primer evento de transición entre operadores de transporte y proveedores de flota en sistemas regionales

La transición de flota que se contemplaba para la ciudad de Punta Arenas, fue la primera realizada en una región. Si bien como Ministerio se cuenta con experiencia de traspasos dentro del sistema Red, existen ciertos parámetros adicionales que se deben tomar en cuenta. Uno de ellos se refiere a las condiciones climáticas extremas, propias de la ciudad de Punta Arenas, que generaron retrasos mayores a los establecidos inicialmente.

El mes de transición, que estaba preestablecido para el traspaso entre operadores y firma de contrato de arrendamiento, fue septiembre. Este mes, dada la estación del año, cuenta con altas probabilidades de condiciones climáticas adversas, que generan dificultades tanto para la operación como para la revisión de la flota. Dichas condiciones climáticas generaron en concreto retrasos en los tiempos de revisión y evaluación del estado de flota por parte de empresas externas a la operación vigente de este momento.

- ii. Multiplicidad de actores involucrados y dificultades para firma de contrato de arrendamiento

Al contar con flota afecta al sistema, existen 4 actores interesados en el bienestar y estado de la flota. El primero es el proveedor de la flota, ya que debe velar por que su flota se mantenga en condiciones durante los ocho años de vigencia, plazo por el cual están afectos los buses al sistema. El segundo es el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, ya que tiene que velar por el correcto estado de la flota y la continuidad operacional del sistema. El tercer actor es el operador saliente, debido a que tiene que certificar el estado en que entrega la flota. Finalmente, el cuarto actor involucrado es el operador entrante, dado que tiene que revisar en qué estado se encuentra la flota que recibe, para así dejar en evidencia posibles desperfectos que no tendrían que ver con su operación posterior.

Para cada actor involucrado, se debe contemplar un tiempo de revisión de la flota. Para así, hacer una revisión cruzada, y establecer con todos los actores, cuál es el estado de cada bus afecto al sistema.

Finalmente, hay que tener en cuenta que, estos procesos pueden empezar a desencadenarse al momento de la adjudicación de un nuevo operador, para la mayoría de los actores involucrados. Sin embargo, para el operador entrante, la suscripción del contrato es la que finalmente desencadena que este ocupe recursos en la revisión exhaustiva de la flota.

La tramitación del contrato mencionado, requiere una serie de antecedentes necesarios para poder realizarse. Como se mencionó anteriormente, uno de los antecedentes necesarios para la aprobación del contrato de operación, es el contrato de arrendamiento firmado entre la empresa que provee la flota y el operador de transporte entrante. Para este sistema en particular, se generaron diversas dificultades para la firma del contrato de arrendamiento, que generaron retrasos para llegar a un acuerdo entre las empresas involucradas, y finalmente poder firmar el contrato para el arriendo de la flota a fin de contar con todos los antecedentes para la tramitación administrativa del contrato de operación de transporte.

- iii. Continuidad Operacional

Otra de las dificultades en los periodos de transición, es que el tiempo de revisión que se tiene para cada actor, se ve reducido por la operación diaria que realizan los buses. Esto quiere decir que durante los días laborales, dada la operación del sistema de transporte público mayor, los tiempos para revisar la flota son escasos. Por lo que se debe tener en cuenta y estimar tiempos holgados para la revisión de flota por parte de cada actor.



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

Cabe destacar que, para el caso de la ciudad de Punta Arenas en particular, solamente existe un operador de transporte público urbano mayor. Por lo que, la disminución, o cese de su operación momentánea, afecta de manera considerable la movilidad de los habitantes de la ciudad.

**5- MODIFICACIONES CONTRACTUALES REQUERIDAS PARA LA CONTINUIDAD DE LOS SERVICIOS**

Dado el proceso de transición generado y comentado previamente, como División de Transporte Público Regional, con acuerdo del operador, se toma la decisión de aumentar la vigencia del contrato suscrito entre Vía Alerce S.A. y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Inicialmente se planteó la necesidad de ajustar la vigencia del contrato de 3 meses, más 3 meses prorrogables, a 47 meses. Los argumentos de esta modificación se expresan a continuación:

- i. Necesidad inicial de modificaciones estructurales al concurso por la operación de los buses Diésel afectos al Sistema, debido a incorporación de mejoras en nuevos sistemas

Durante el año 2024, la DTPR generó diversas modificaciones a las condiciones de operación y concursos que se querían generar. De los principales cambios asociados a dichas modificaciones resaltan los esquemas de pago al operador. Previamente, y como se tenía contemplado en el contrato de operación del proceso concursal vigente en Punta Arenas, se contaba con una cuota de subsidio fijo, relacionada al pago de la flota, y una cuota de subsidio variable, sujeta al desempeño de la operación.

Las modificaciones realizadas cambian este esquema, generando un pago por kilómetro comercial efectivamente recorrido por el operador. Además, en los casos que se haya generado la implantación de recaudo electrónico en el sistema, también se añade la posibilidad de pagar por pasajero transportado al operador. De manera separada, y al igual que antes, se sigue pagando una cuota de flota por los buses afectos al sistema.

Este cambio en los esquemas de pago, genera que los incentivos estén ajustados a entregar un correcto nivel de servicio a los usuarios por parte del operador de transporte. Los pagos que como Ministerio se generan, están efectivamente relacionados con los servicios prestados y, con la cantidad de pasajeros que el operador transporta. Por lo que se generan pagos más ajustados a la realidad operacional y a la variación de la demanda que puede ir percibiendo el operador, acorde al nivel de servicio entregado.

Los primeros concursos, que contenían cambios en los esquemas de pago, ingresaron para la Toma de Razón de Contraloría General de la República, durante el final del primer semestre de 2024. En estos destacan la Resolución N°28 de 2024 y la Resolución N°30 de 2024, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, las cuales han sido ingresadas al ente contralor, para hacer efectivo el control de legalidad correspondiente. Estas hacen referencia a las Condiciones de Operación para los futuros sistemas de las ciudades de Osorno y Villarrica.

Al tratarse de una nueva estructura de condiciones operacionales y de forma de concursar, la División de Transporte Público Regional ha tenido que realizar diversos ajustes durante el segundo semestre de 2024. Por lo que se espera una aprobación a estas nuevas condiciones y posteriores bases concursales, durante los dos primeros trimestres de 2025.

Como División de Transporte Público Regional, durante el segundo semestre de 2024 se tomó la decisión de que para la ciudad de Punta Arenas y, en particular para el proceso concursal para la operación de los buses afectos, se utilizaran los nuevos esquemas de pago en los que la División trabajó durante el 2024. Los diversos beneficios mencionados, tanto para el operador como para el Ministerio, generan que, si bien haya que dedicar más tiempo a la reestructuración de las bases concursales, exista una mejor distribución y utilización de los recursos brindados al sistema.

La importancia de contar a futuro con un nuevo esquema de pago recae en la potencial existencia de más de un operador de transporte, debido a la inclusión de 100 buses eléctricos para la ciudad, lo cual se explica en el siguiente punto. El sistema de transporte



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

público mayor urbano de Punta Arenas ha contado históricamente solamente con un operador. No obstante, al incorporar 100 buses eléctricos, lo más probable es que empiecen a existir dos operadores de transporte público mayor en la ciudad.

Al incorporar el nuevo esquema mencionado, se permite definir un pago por kilómetro en los diferentes escenarios que el operador de los buses diésel afectos al sistema pueda tener. Es decir, dado este esquema, se puede generar un pago por pasajero transportado y pago por kilómetro en el escenario de operación actual, pero además, también se puede incorporar un pago por kilómetro y por pasajero transportado para otros escenarios en el que el operador tenga que realizar diferentes servicios a los que se realizan actualmente.

Dada las situaciones expresadas, la modificación del esquema de pago habilitaría y permitiría la coexistencia de los buses afectos al sistema, con la incorporación de futuros buses que vengan a reforzar el sistema de transporte público mayor. Al contar con los esquemas de pago variables por operación y demanda, las condiciones económicas quedan establecidas y permiten la adaptación de los buses a diferentes servicios, en donde el nuevo sistema de transporte de Punta Arenas lo requiera.

En este contexto, durante el último trimestre de 2024, los equipos técnicos de la División de Transporte Público Regional ajustaron las bases concursales operacionales del sistema de Punta Arenas, para incorporar los nuevos esquemas de pago al operador. Dados los ajustes que se han tenido que realizar a los otros actos administrativos mencionados anteriormente (Condiciones de Operación de Osorno y Villarrica) que contienen esta modalidad de pago, es que se estaba a la espera de que estos actos cuenten con la Toma de Razón por parte de la Contraloría General de la República, para incorporar las últimas modificaciones realizadas a las bases operacionales del sistema de Punta Arenas.

La decisión tomada por la División de Transporte Público Regional, de esperar al control de legalidad de las primeras regulaciones con nuevos esquemas de pago, tiene como consecuencia un retraso en la implementación de un concurso para la operación del sistema de transporte de Punta Arenas. Por lo que, lo anteriormente explicado fue inicialmente la principal razón que motivó la necesidad de aumentar la vigencia de la contratación generada con Transportes Vía Alerce.

ii. Implementación de 100 buses eléctricos en la ciudad

Durante noviembre de 2023, la División de Transporte Público Regional presentó un proyecto al Gobierno Regional de Magallanes y de la Antártica chilena para la implementación de una nueva regulación de Transporte Público Mayor, a través de 100 buses eléctricos. La iniciativa fue aprobada por el Consejo Regional de Magallanes, con lo cual el Gobierno Regional financiaría parte importante de la implementación del proyecto, lo cual concierne a la infraestructura de carga y la flota.

Se tiene que destacar que, los 100 buses eléctricos no son un reemplazo de los actuales buses que operan en los sectores urbanos de la ciudad. Sino que su propósito es reforzar el sistema de transporte público mayor que existe en Punta Arenas. Estos buses son necesarios debido a la expansión que ha tenido la ciudad en los últimos años. Diferentes servicios que actualmente se prestan como transporte de conectividad rural, están operando en sectores que ya cuentan con denominación urbana. Por lo que la incorporación de más flota permitiría que estos sectores, que son urbanos, empiecen a tener un estándar, de transporte público mayor, acorde al que tienen los otros sectores urbanos de la ciudad.

Para el año 2024, se tuvo que realizar todos los procesos administrativos correspondientes para formalizar la potencial transferencia de recursos entre entidades. Para esto, se firmó, con fecha 30 de agosto de 2024, un convenio entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Gobierno Regional de Magallanes y de la Antártica chilena, que formalizó la metodología de traspaso de recursos, rendición de cuentas y seguimiento para el cumplimiento del objetivo de mejorar el sistema de transporte público de Punta Arenas mediante la incorporación de 100 buses eléctricos. Hay que destacar que este convenio tuvo que pasar por el control de legalidad de la Contraloría Regional de Magallanes y de la Antártica chilena, siendo tomado de razón el 20 de diciembre de 2024.





**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

La hoja de ruta que se presentó para la implementación de este proyecto, que se añade a continuación, muestra que se necesitan por lo menos 20 meses desde la generación de las Condiciones de Operación y las Bases de Licitación, hasta el potencial inicio de operación. Dado que, para iniciar el proceso de licitación, se debe tener el convenio totalmente aprobado, los 20 meses deben contarse a partir de la total aprobación del convenio, lo cual, debido a los procesos administrativos requeridos, se estima para el segundo trimestre de 2025.



Tabla N°1 Cronograma del proyecto

Componente / Actividad	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1. Proceso de Licitación para contratos de servicios de provisión de flota y provisión de Electroterminal (10 meses)																				
1.1 Elaboración de bases de licitación																				
1.2 Aprobación Bases de Licitación CGR																				
1.3 Licitación																				
1.4 Adjudicación																				
1.5 Firma Contrato																				
2. Ejecución del contrato de servicios de provisión de flota (8 meses)																				
2.1 Emisión de Orden de compra																				
2.2 Fabricación de los buses																				
2.2.1 50% de los buses terminan su fabricación																				
2.2.2 100% de los buses terminan su fabricación																				
2.3 Llegada de buses a Punta Arenas																				
3. Ejecución de Contrato de servicios de provisión de Electroterminal (10 meses)																				
3.1 Obtención de permisos para inicio de obras																				
3.2 Avance del 50 % de las obras																				
3.3 Avance del 100% de las obras																				
3.4 Entrega de Electroterminal																				
4. Inicio de Operación del sistema de transporte público que incorpora todas las mejoras (por 8 años)																				

Dado esto, la incorporación de nuevos buses a la ciudad, no sería antes del último trimestre del 2026. Se tiene que resaltar que, la extensión de los tiempos administrativos en la generación y posterior aprobación del convenio, no estaba contemplada dentro de la planificación inicial con que contaba la División de Transporte Público Regional, en los que los nuevos buses estaban contemplados para el segundo semestre de 2025.



Los tiempos mencionados reflejan que, hasta el último trimestre del año 2026, los buses que actualmente operan, y que están afectos al sistema de transporte público urbano mayor de la ciudad, serán la única flota con la que cuente la ciudad para movilizarse a través de este modo de transporte. Por esta razón, es muy relevante que se minimicen las discontinuidades operacionales, las cuales están propensas a generarse cada vez que exista una transición operacional.



Con la vigencia inicialmente establecida en el llamado a cotización que se adjudicó Transportes Vía Alerce, al ser de 3 meses, más 3 meses prorrogables, se generarían por lo menos dos transiciones operacionales en un periodo de seis meses. Estas serían la de Ascendal Punta Arenas SpA con Transportes Vía Alerce y la que posteriormente Transportes Vía Alerce tendría que generar con un nuevo operador entrante al terminar su contrato, es decir, al tercer o sexto mes de operación.

Como se expresó en los puntos anteriores, los procesos de transición requieren de tiempos extensos, dada la cantidad de actores involucrados. Al generar un contrato por un tiempo tan acotado (3 meses más 3 meses prorrogables), se generaría que el operador de este contrato pasara de una transición a otra casi simultáneamente. Este



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

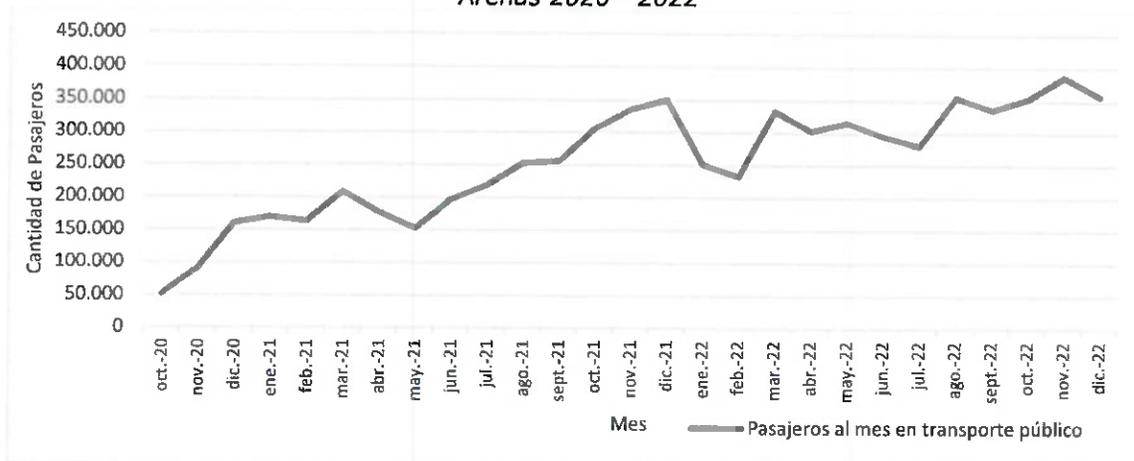
proceso haría que se viera mermada la operación del sistema, dado que se requiere tiempo de revisión, en los que los buses no pueden operar todos al mismo tiempo, para que se pueda verificar los estados de la flota.

Tomando en cuenta la experiencia del proceso de transición actual, para la continuidad de los servicios es necesario minimizar la cantidad de transiciones que se requieren para entregar un nivel de servicio adecuado a los usuarios. Principalmente, se debe tomar en cuenta que solamente existe un operador dentro del sistema.

iii. Cambios en parámetros operacionales del sistema de transporte público mayor en Punta Arenas durante 2024

Desde marzo del 2022, con el regreso a las actividades cotidianas presenciales, la movilidad de los habitantes de la ciudad de Punta Arenas ha aumentado a los niveles que se observaban previo a la pandemia. Consecuentemente, desde finales del 2021, se logra observar un incremento en el número de usuarios en el transporte público, como se observa en el siguiente gráfico.

*Pasajeros transportados mensualmente en el sistema de transporte público mayor de Punta Arenas 2020 - 2022*

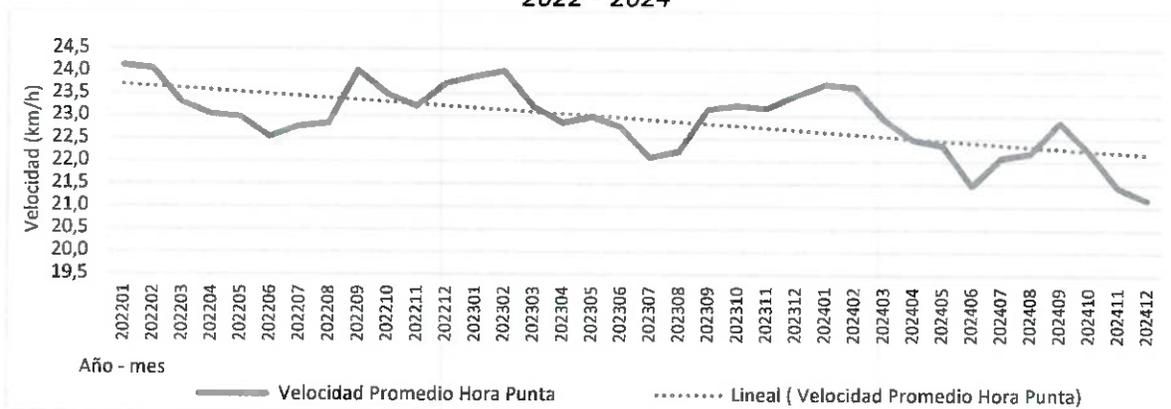


Fuente: Datos de equipamiento tecnológico asociado al conteo de pasajeros que está incluido en toda la flota del sistema

Adicionalmente, también se han aumentado considerablemente los viajes en vehículos particulares, debido al alza en la tasa de motorización de la ciudad. Por ende, se aprecia en la ciudad una alta congestión vehicular en arterias principales y secundarias, fenómeno que se ha reproducido no sólo en la ciudad de Punta Arenas, sino que en todo Chile.

El aumento de las actividades cotidianas generó paulatinamente efectos en el sistema de transporte público mayor. Las altas congestiones repercuten en una baja en las velocidades. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de las velocidades en la ciudad durante los años 2022 a 2024, en donde se observa que en 3 años, el promedio de velocidad en hora punta del sistema ha bajado de cerca de 24 km/h a 21 km/h, lo que representa una disminución de un 11% en la velocidad del sistema.

*Velocidad Promedio en hora punta en el sistema de transporte público mayor en Punta Arenas 2022 - 2024*



Fuente: Datos GPS de operación del sistema



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

Si bien existen comportamientos estacionales, como son las bajas de velocidades en situaciones climáticas menos favorables, se observa una tendencia clara a la disminución de las velocidades en los viajes realizados en transporte público mayor. Un dato significativo, es que si se compara el mismo mes pero en diferentes años, para evitar las distorsiones que pueden provocar las estacionalidades, se observa que las velocidades comerciales han ido disminuyendo constantemente.

*Velocidad Promedio en hora punta en el sistema de transporte público mayor en Punta Arenas y variación con respecto al mismo mes, pero en el año anterior. 2023 - 2024*

Año Mes	Velocidad Promedio Hora Punta	Variación con respecto al mismo mes pero del año anterior
202301	23,87	-1%
202302	23,99	0%
202303	23,19	0%
202304	22,84	-1%
202305	22,96	0%
202306	22,74	1%
202307	22,07	-3%
202308	22,20	-3%
202309	23,14	-4%
202310	23,22	-1%
202311	23,16	0%
202312	23,45	-1%
202401	23,70	-1%
202402	23,65	-1%
202403	22,94	-1%
202404	22,49	-2%
202405	22,36	-3%
202406	21,48	-6%
202407	22,10	0%
202408	22,20	0%
202409	22,87	-1%
202410	22,22	-4%
202411	21,44	-7%
202412	21,16	-10%

Fuente: Datos GPS de operación del sistema

La tabla anterior refleja que las velocidades se han mantenido o disminuido con el transcurso de los años, pero en ningún caso se observa un aumento significativo de estas. Esto confirma la tendencia a la baja de las velocidades del sistema. Además, también se observa que en el último trimestre de 2024 la situación se ha acentuado aún más, con variaciones que oscilan entre -4% y -10%.

Con la baja de velocidades, se hace cada vez más complejo para el operador cumplir con las exigencias operacionales establecidas. Esto además repercute en la oferta de transporte público mayor que el usuario percibe, dado que aumenta el tiempo entre pasadas de un bus del mismo servicio, por lo que el usuario podría vislumbrar diferencias en la calidad del servicio.

Las situaciones planteadas pueden generar que el transporte público mayor sea menos atractivo para el usuario, lo que repercutiría en menores ingresos para el sistema. Esto puede formar un "círculo vicioso" en el que al contar con menos recursos, el sistema no puede entregar una oferta atractiva para el usuario, y el usuario al no percibir una oferta atractiva, no inyecta ingresos al sistema. Por lo que resulta necesario generar acciones en el corto plazo para evitar caer en un *loop* que haga que el sistema decaiga.

Por último, hay que destacar que, con las velocidades que se han registrado durante el último semestre de 2024, ya no es posible realizar la totalidad del programa operacional



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

base que se tiene establecido para el sistema de transporte público mayor de Punta Arenas. Si bien, la tendencia a la baja en las velocidades del sistema se ha observado a lo largo de los años, las velocidades alcanzadas en el último año, y particularmente en el último semestre de 2024, hacen que sea necesario tomar medidas para estabilizar el sistema. Las medidas, para por lo menos mantener el servicio, están asociadas a la inyección de flota adicional a la ya contemplada en el sistema.

#### iv. Necesidad de incorporar flota adicional para mantener y aumentar la oferta de transporte público actual

Para subsanar la baja de velocidades que se evidenció anteriormente, es necesario aumentar, en el corto plazo, la flota efectiva que se tiene actualmente en calle. Cabe destacar que, la flota operativa actualmente corresponde a un 90% de la flota total, ya que se debe dejar un porcentaje de reserva para mantenimiento y situaciones imprevistas.

Para conseguir evitar caer en el círculo vicioso en el que el sistema de transporte público mayor puede caer, se necesita mejorar la oferta en el corto plazo. La forma de realizar esto es incorporando flota al sistema. Para hacerlo, y como la flota adicional se debe incorporar a servicios que actualmente se encuentran asignados y no a nuevos, el operador de transporte debe adquirir flota y disponerla para el sistema.

El sistema actual cuenta con flota que está afecta al sistema, y dentro de la contratación inicial no se establecen mecanismos para la incorporación de buses adicionales una vez iniciada la operación. Es por esto que, si se requiere inyectar buses, estos deben quedar preestablecidos desde el marco contractual inicial, independiente de que estos se implementen posteriormente al inicio de la operación.

Los buses que componen el sistema actualmente son de alto estándar, por lo que la incorporación de flota adicional debería contar con similares características para mantener un sistema homogéneo. El valor, en promedio, de un bus de alto estándar de propulsión diésel ronda los USD 150.000, por lo que la incorporación de nueva flota requiere de una inversión significativa por parte del operador de transporte.

La División de Transporte Público Regional cuenta con un software de cuantificación de flota, el cual permite dimensionar la flota según las características operacionales particulares de cada sistema. En este caso, para mantener la calidad del servicio, y además poder reforzar los periodos más críticos, la flota necesaria, incluyendo una flota de reserva, sería de 80 buses. Esto muestra que es necesario incorporar 10 buses adicionales a la flota actual del sistema.

No obstante a lo anterior, el monto total a pagar por la flota adicional cuantificada, sin tener en cuenta los intereses ni impuestos, sería cercano a los USD 1.500.000. Para incorporar dicha flota, el operador de transporte debería contar con la posibilidad de comprar los buses mencionados.

Por lo referido anteriormente, el operador de transporte necesitaría de un financista, que le preste el monto necesario para poder comprar la flota. Para que dicho financista acepte prestar el dinero necesario, debe cerciorarse que el operador de transporte cuente con un mecanismo para generar ingresos que permitan retribuir el préstamo asociado. Es por esto que, al contemplar vigencias de contrato reducidas, sería imposible contar con financiamiento y, por lo tanto, también sería inviable inyectar flota al sistema.

Para que el operador de transporte pueda financiar flota adicional, necesita contar con un periodo de operación que le permita tener una cuota mensual de pago de préstamo que pueda pagarse según los recursos con los que cuenta por la operación del sistema. Como ejemplo, si se mantuviera la vigencia inicial del llamado a cotización, incluso contemplando la prórroga, el operador solamente tendría 6 meses para pagar la totalidad de la flota, por lo que las cuotas mensuales a pagar serían significativamente altas y no sería factible su pago.

Por otro lado, como la flota inyectada también quedará afecta al sistema, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) aportaría con una cuota mensual de provisión de flota, para el uso exclusivo de dicha flota en el sistema de transporte público mayor. Esto permitiría al operador pagar mensualmente las cuotas de préstamos que





## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

pactaría con un financista. Dado que el MTT cuenta con un presupuesto mensual acotado para mantener la operación de los distintos sistemas de transporte público mayor a nivel nacional, también requeriría un plazo más prolongado para distribuir el pago de la flota en una mayor cantidad de cuotas mensuales, y así mantenerse dentro de los rangos presupuestarios establecidos.

La opción que permite al Ministerio la posibilidad de inyectar flota al sistema, dentro de los rangos presupuestarios disponibles, requiere que sean 48 cuotas en las que se distribuya el pago de la flota adicional. Esto repercutiría en que, sería necesario prolongar el contrato de operación con Vía Alerce por la totalidad de la vigencia que tienen establecidos los buses que actualmente se encuentran afectos al sistema. Lo que implica que la vigencia contractual sería hasta el 1 de octubre de 2028.

A contar del término de las 48 cuotas de pago de provisión de flota por parte del Ministerio al operador, los buses pasan a ser parte de la Subsecretaría de Transportes. Esto le da la libertad al MTT para realizar concursos operacionales sin la necesidad de contar con un financista o un operador de transporte como intermediario.

Se tiene que destacar que, la necesidad de actuar en el corto plazo inyectando flota, requiere de una vigencia contractual mayor al que un nuevo concurso operacional (lo explicado en el literal i)) pueda ofrecer. Dado que el control de legalidad de los primeros concursos con nuevos esquemas de pago aún no termina, se estima que la vigencia contractual que puede surgir de dicho proceso concursal no va a ser mayor a 30 meses. Esta vigencia no permite distribuir el pago por la inyección de la flota, por lo que generar el concurso operacional no permitiría incorporar mayor más buses al sistema.

Si bien la modificación en el esquema de pago del proceso concursal iniciado en 2024 fue lo que inicialmente impulsó a modificar el plazo contractual establecido con Transportes Vía Alerce, esta modalidad no permite subsanar las situaciones operacionales desfavorables que se han acentuado en el último semestre de 2024. Por lo que resulta recomendable para la correcta operación del sistema aumentar el plazo de la contratación actual.

### **6- RELEVANCIA DE LA CONTINUIDAD OPERACIONAL PARA LA CIUDAD Y DE ASEGURAR EL NIVEL DE SERVICIO ESTABLECIDO**

Como se mencionó, la operación de transporte público urbano mayor remunerado, que se desarrolla con los buses afectos al sistema, es la única operación de transporte público urbano mayor que se presta en las zonas urbanas de la ciudad.

Los servicios de transporte público urbano mayor remunerado logran conectar los diferentes orígenes y destinos que existen dentro de la comuna. Existen 8 servicios diferentes que logran generar cobertura en la mayoría de los sectores urbanos de la ciudad. Esto permite que la mayoría de la población urbana tenga acceso a servicios esenciales como el Hospital Clínico de Magallanes, colegios y universidades, además de supermercados y otros servicios básicos que requiere la población.

De la población de Punta Arenas, que para 2024, según el Instituto Nacional de Estadística (INE), se estima en 145.713 habitantes, más de 100.000 personas cuentan con un paradero de transporte público urbano mayor a menos de 500 metros de distancia de su hogar. Esto muestra la permeabilidad que ha tenido la red de transporte, pero además muestra la relevancia que tiene para los habitantes.

Si la red de transporte público mayor deja de funcionar, o se ve disminuida su oferta, la mayoría de la población urbana de la ciudad vería reducida su movilidad significativamente. No solamente por perder o reducir la oferta de uno de los modos de transporte que les permite llegar a los principales destinos de la ciudad, sino porque el modo de transporte que pierden es el más asequible. La tarifa cobrada en calle (\$370 para adulto), permite que el transporte público urbano mayor sea una opción real y conveniente para todos los habitantes de la ciudad.

Estas características del sistema, hacen que cobre una relevancia fundamental para los usuarios y habitantes de la ciudad. La reducción de oferta, o una potencial discontinuidad de la operación de transporte público mayor, les generaría numerosas dificultades a los





## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

habitantes, tanto de movilidad y cobertura, como también económicas, al tener que ocupar más recursos en sus movilizaciones diarias.

Por estas razones, los procesos de transición entre operadores de la flota que compone el sistema de transporte público mayor son sumamente relevantes y riesgosos. Por lo que lo ideal para estos sistemas donde solo existe un operador, es minimizar la cantidad de transiciones que se puedan generar.

### **7- CONCLUSIONES**

Las mejoras en los esquemas de pago, incluidas en nuevos procesos concursales desarrollados por el ministerio de Transportes y Telecomunicaciones durante 2024, hicieron que se tomara la decisión de retirar las bases concursales por la operación de 70 buses diésel en el sistema de transporte público mayor de Punta Arenas. Estas modificaciones permitirían contar con una mejor coexistencia entre los buses actuales y los futuros buses eléctricos que se incorporarán al sistema. No obstante a lo anterior, los primeros concursos con estos nuevos esquemas de pago aún no culminan su control de legalidad.

La situación mencionada genera que todavía no sea posible contar con los ajustes necesarios para que dichas bases operacionales puedan ser tramitadas. Con el paso del tiempo, el proceso concursal contará con una vigencia efectiva reducida, ya que los buses se encuentran afectos al sistema hasta el 1 de octubre de 2028. Dados los plazos contemplados hasta un inicio de operación estimado, la vigencia del contrato para el potencial operador adjudicado, sería como máximo de dos años y seis meses. Dicha vigencia, al ser reducida, no permitiría la inyección de flota al sistema.

Los cambios de patrones que ha vivido Punta Arenas en los últimos años, y que se han acentuado en el último año, han repercutido en que el sistema de transporte público mayor haya disminuido su velocidad operacional significativamente. La situación genera que, con los recursos actuales del sistema, el transporte público mayor sea menos atractivo para los usuarios al percibir una menor oferta efectiva de transporte público.

Esta situación requiere, y obliga, a que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones actúe en el corto plazo con estrategias para mantener, e incluso aumentar, la oferta efectiva por transporte público mayor. De lo contrario, el sistema de transporte podría ver disminuidos sus ingresos significativamente, lo que podría incluso llevar a una discontinuidad en el sistema por un cese de la operación por parte del operador de transporte.

La forma en que se puede solucionar este problema es inyectando flota adicional a la que ya compone el sistema. El Ministerio ha estimado que se requieren 10 buses adicionales para mantener el nivel de servicio y aumentar la frecuencia en los periodos que se cuenta con mayor estrés operacional. No obstante esto requiere de inversión por parte del operador, ya que este es el responsable de obtener los recursos para financiar la flota que se adhiera al sistema.

Para que el operador de transporte pueda inyectar flota, necesita contar con vigencias mayores a las establecidas inicialmente. Esto se debe a que la única forma que le permitiría ser atractivos para conseguir un préstamo que financie la compra de la flota, es contando con un contrato que le asegure la explotación de recursos por el tiempo en que va a estar vigente el préstamo.

Como MTT, para inyectar flota al sistema, también se requiere de vigencias contractuales más extensas, dado que es el Ministerio, al también dejar afectos los buses adicionales al sistema de transportes, el que aportará cuotas mensuales de subsidio asociadas a la provisión de la flota. Por lo que, para ajustarse al presupuesto que maneja el Ministerio, es necesario distribuir el pago por la provisión de la flota en 48 cuotas mensuales.

Este mecanismo le permite al MTT contar con los buses que tengan uso exclusivo para la operación del sistema de transporte público mayor. Adicionalmente, posterior al pago de las 48 cuotas de provisión, será la Subsecretaría de Transportes la que pueda disponer de los buses para futuros procesos operacionales, no requiriendo continuar con pagos de provisión por flota.



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

Considerando lo expuesto en esta minuta, y a la situación actual en la que se encuentra el sistema de transporte público mayor de Punta Arenas, es que es necesario aumentar la vigencia del contrato con el operador Transportes Vía Alerce en 47 meses. Este plazo se establece para distribuir el pago por la incorporación de los buses a inyectar y, además, porque en este mismo plazo termina el periodo de provisión de flota de los 70 buses iniciales con que contaba el sistema. Además, esta decisión permite minimizar las transiciones operacionales que se podrían haber generado, evitando potenciales discontinuidades operacionales que afecten a los usuarios, sobretodo en un sistema que solamente cuenta con un operador de transporte.”

**14°** Que, el artículo 52° de la Ley N° 19.880, que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado, previene que los actos de ésta no tendrán efecto retroactivo, salvo cuando produzcan consecuencias favorables para los interesados y no lesionen derechos de terceros.

Dicho precepto consagra, en el orden del procedimiento administrativo, el principio de la irretroactividad de los actos de la Administración, habilitando a las autoridades, sólo de manera excepcional, para dictar actos que puedan tener efectos retroactivos, en la medida, por cierto, que concurren los supuestos que la referida norma exige.

Ahora bien, en cuanto a las consecuencias temporales del contrato señalado en el considerando anterior, en la especie resulta aplicable lo prescrito en el artículo mencionado puesto que se cumplen todos los supuestos que la norma contempla, ya que con el inicio de los servicios de transporte sólo se producen consecuencias favorables para los interesados, esto es, usuarios del transporte público, operadores, el mismo Ministerio, y no se lesionan, de forma alguna, derechos de terceros.

**15°** Que, existe disponibilidad presupuestaria para proceder a la contratación directa referida.

**DECRETO:**

**1° AUTORIZÁSE** la contratación directa con la empresa Sociedad de Transportes Vía Alerce S.A. 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 de la Antártica Chilena, suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la empresa Sociedad de Transportes Vía Alerce S.A., 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 23 de septiembre de 2024, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante e indistintamente, “El Ministerio”, representado por el Ministro, don Juan Carlos Muñoz Abogabir, cédula nacional de identidad N° 9.005.541-0, ambos domiciliados en calle Amunátegui N° 139, de la comuna y ciudad de Santiago;

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

y la Sociedad de Transportes Vía Alerce S.A., R.U.T. N° 76.072.354-1, representada por don Jaime Erico Fierro Álvarez, cédula de identidad N° 9.538.886-8, ambos domiciliados en Sector Las Marcas S/N La Colonia, comuna y ciudad de Puerto Montt, Región de Los Lagos, 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 Delegaciones Presidenciales Regionales (ex Intendencias), las Gobernaciones, los Ministerios, u otras entidades públicas, y se establecen dentro del denominado Programa de Apoyo al Transporte Regional, a que se refiere el artículo 5° de la Ley N° 20.378.

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 este contexto, el Ministerio, ha considerado la necesidad de destinar recursos de subsidio para el transporte público urbano de la ciudad de Punta Arenas y verificó que la ciudad de Punta Arenas, según las proyecciones de población del Instituto Nacional de Estadística, para 2024 cuenta con 145.713 habitantes. Por lo que la ciudad contaría con una tasa de 2,18 viajes mensuales por habitante. Esto corresponde a menos del 30% de la tasa promedio de viajes por habitante en los sistemas de transporte público mayor urbanos de todas las regiones del país, siendo el 30% del promedio de todas las regiones 2,43 viajes mensuales por habitante.

Respecto al impacto que representa la presente contratación para operar 70 buses urbanos en la ciudad de Punta Arenas, es claro identificar su relevancia, ya que se trata de la operación de todos los buses que actualmente operan en la ciudad. Correspondiendo esta alternativa de movilización, a la que ofrece una mayor conectividad a distintos puntos de la ciudad, y también es la más económica de utilizar para los usuarios.

Una de las principales características del presente servicio es que los buses que conforman la flota se encuentran previamente determinados y destinados a la prestación de servicios en la ciudad de Punta Arenas. Se cuenta con una flota de 70 buses los cuales están adscritos al sistema de transportes, a través de la figura de la afectación de bienes del artículo 3° nonies de la Ley N° 18.696, se establecerá una cuota fija del monto del subsidio mensual y una cuota variable asociado a los gastos generales de operación de los servicios. El contratado de este proceso deberá transferir los recursos referidos a la cuota fija, dado que estos corresponden al pago por la adquisición de buses. En tanto, a partir del 10 de mayo, se incorporarán 10 nuevos buses, conformándose a partir de ese momento una flota de 80 buses. Ello, permitirá abordar la disminución de velocidades experimentadas en la ciudad de Punta Arenas, y así prestar un mejor servicio a la comunidad.



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**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 Punta Arenas, mediante transporte público remunerado de pasajeros, cuya finalidad será optimizar la operación de la oferta de los servicios de transporte público urbano mayor que se realizan actualmente. Esto, a través del fortalecimiento de la red de transporte público urbano, en conformidad a las disposiciones que a continuación se pasan a exponer.

- 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 continuidad, calidad y eficiencia de los servicios, en comparación al régimen de servicios de transporte previo a la regulación, a través de mecanismos que permitan al Estado de Chile asegurar la provisión efectiva de buses.
- 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**

El servicio a prestar por el contratado es el 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 instrumento.

**CLÁUSULA SEGUNDA: ATRIBUCIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES Y DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL OPERADOR DE TRANSPORTE.****2.1 ATRIBUCIONES DEL MINISTERIO**

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

- a) Regular los servicios de transporte público de pasajeros.
- b) Definir el estándar de calidad para la prestación de los servicios.
- c) Supervigilar al operador de transporte, así como el desarrollo de labores orientadas a asegurar la correcta ejecución de los servicios, sin perjuicio de las facultades de fiscalización que correspondan a otras entidades competentes.



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- d) Coordinar a los diferentes actores del sistema.
- e) Verificar el cumplimiento de las condiciones de operación en conformidad a los estándares establecidos.
- f) Exigir al Operador de Transporte la información que razonablemente considere necesaria para verificar la correcta ejecución de los servicios prestados en el presente proceso y del sistema en general, en los formatos que el Ministerio establezca al efecto.
- g) Exigir que dicha información sea entregada en conformidad con los estándares y características exigibles, según la regulación aplicable al contrato de prestación de servicio.
- h) Exigir al Operador 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 objeto del presente proceso, con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en este contrato, particularmente, las relativas al estado de mantención de la flota; así como el cumplimiento de la normativa vigente. El acceso transitorio se acotará a la ejecución o desarrollo de los protocolos de fiscalización y supervigilancia que corresponda según el caso.
- i) Impartir al Operador de Transporte las instrucciones necesarias para resguardar el servicio frente a incumplimientos, y las necesarias para otorgar una mejora continua en los servicios y experiencia de viajes de los usuarios.
- j) Solicitar, recopilar y sistematizar la información relativa al funcionamiento de los servicios que forman parte de este proceso, que permitan evaluar el funcionamiento y el cumplimiento de los mismos.
- k) Proyectar, diseñar y planificar el mejoramiento continuo de los servicios.
- l) Facilitar las condiciones para que el Operador de Transporte pueda realizar propuestas de mejoramiento de los servicios, efectuar los análisis necesarios y pronunciarse sobre las aprobaciones que corresponda en conformidad a la normativa vigente.
- m) 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.
- n) Acordar o exigir, según corresponda, con el Operador de Transporte, modificaciones a las condiciones de operación.
- o) En general, fiscalizar que el Operador de Transporte cumpla con sus obligaciones y aplicar las sanciones que corresponda, tanto durante la vigencia del presente contrato como en los procesos de traspaso de flota asociados a su término.
- p) El Ministerio, además ejercerá las siguientes funciones a través de la División de Transporte Público Regional o quien corresponda:
  - i.- Realizar labores de apoyo del control y seguimiento del cumplimiento de las obligaciones previstas en el presente contrato.
  - ii.- Informar periódicamente al Operador de Transporte del grado y nivel de cumplimiento de los requisitos, índices e indicadores previstos para los





## **TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

servicios.

iii.- Poner a disposición del Operador de Transporte 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 entregarse de conformidad a la normativa vigente.

q) Inspeccionar y evaluar a los operadores de transportes, conductores y buses en operación, con el fin de valorar la calidad del servicio y experiencia del usuario.

Cualquiera otra establecida en el presente contrato.

## **2.2 OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL OPERADOR DE TRANSPORTE**

### **2.2.1 OBLIGACIONES DEL OPERADOR DE TRANSPORTE**

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

- a) Prestar el servicio de transporte público a lo menos con los estándares de calidad, permanencia, continuidad y seguridad establecidos en el presente contrato.
- b) Velar por la calidad y continuidad de los servicios, y por su correcta, íntegra y oportuna ejecución.
- c) 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.
- d) 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).
- e) Adoptar las medidas que la División de Transporte Público Regional, o quien corresponda, solicite para asegurar la atribución fiscalizadora y sancionatoria del Ministerio, de acuerdo a lo indicado en el numeral 2.1.1 letra o), del presente Contrato.
- f) Adoptar las medidas necesarias para mejorar y/o restablecer la calidad de los servicios, cuando no se alcancen los niveles previstos en este contrato.
- g) Efectuar el control de la operación de los servicios.
- h) 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.
- i) Cumplir y respetar las instrucciones y procedimientos que, de acuerdo a la normativa vigente, dicte el Ministerio.
- j) Disponer en forma permanente de la flota que corresponda de conformidad al Anexo N°2 (Programa de Operación) y además destinar la cuota de subsidio fijo para el pago de los mismos.
- k) Velar porque la flota cumpla a cabalidad con los requisitos establecidos en el presente contrato y mantener los vehículos en buenas condiciones de funcionamiento, seguridad y limpieza; realizando las mantenciones que correspondan a los buses que componen la flota y que permitan su correcto

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

funcionamiento; así como también asegurar la realización correcta y oportuna de los traspasos de buses que proceda efectuar al término del contrato.

- l) 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.
- m) 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.
- n) Proporcionar al Ministerio, toda la información que éste le requiera relacionada con el presente acto y su regulación y las obligaciones que se le imponen, la que deberá ser entregada en los términos y plazos especificados en la solicitud, conforme se determine prudencialmente considerando la naturaleza y cantidad de la información requerida.
- o) Entregar, en el plazo y con la periodicidad que el Ministerio determine, documentos con los estados financieros de la empresa.
- p) 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.
- q) 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.
- r) Llevar adelante una constante autoevaluación 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.
- s) Mantener un sistema AVL operativo, de forma continua en la flota del servicio, según las condiciones establecidas en el presente Contrato.
- t) Velar por la construcción de los archivos de tracking e indicadores, en base a la operación mensual recogida por el Sistema AVL y presentarlos al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones al sitio que éste determine en fecha, formato y en el plazo determinado por la Resolución exenta 1247/2015 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones.
- u) Transmitir en línea los datos de localización de vehículos a un servidor del Ministerio.
- v) Contar con el personal capacitado en lo relativo a la operación del sistema de control de cumplimiento.
- w) Respecto de los subcontratistas que pudieren haber, dar estricto cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 183 AQ y siguientes del Código del Trabajo, que regula el Trabajo en Régimen de Subcontratación.
- x) Colaborar con el Ministerio en la entrega oportuna de información a los usuarios respecto de modificaciones relevantes en la operación de los servicios.
- y) Gestionar y responder oportunamente las sugerencias y reclamos de los usuarios.
- z) 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.



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

aa) Velar en forma permanente por la existencia de contrato de trabajo para el personal necesario para cumplir las obligaciones que asume, sin perjuicio de su obligación dispuesta en el presente contrato.

bb) 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.

De igual forma, deberá acreditarse por escrito ante el Ministerio, el cumplimiento efectivo de cualquier medida, sanción o multa aplicada por alguna instancia competente, respecto de incumplimiento a obligaciones laborales o previsionales, en el lazo de 30 días desde que se informó al Ministerio la existencia de la misma.

cc) Disponer los recursos y condiciones necesarias asociadas a la prestación de los servicios para ser evaluados e inspeccionados de forma aleatoria por el Ministerio.

Sin perjuicio de las obligaciones referidas precedentemente el operador se obliga a contratar y mantener asegurada la flota durante toda la vigencia del contrato.



### 2.2.2 DERECHOS DEL OPERADOR DE SERVICIOS

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

- a) La explotación económica de la actividad del transporte de pasajeros prestado con buses dentro del área de implementación del Servicio de transporte Público Urbano en la ciudad de Punta Arenas en el marco del Programa de Subsidios de Zona Extrema, de acuerdo a las condiciones establecidas en la regulación vigente. En base a esto, las partes de mutuo acuerdo, podrán efectuar modificaciones al contrato.
- b) Percibir el subsidio que se regule bajo las condiciones y término establecidos en este contrato.
- c) 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.
- d) Mantener continua comunicación con el Ministerio.
- e) Ejercer los demás derechos que le confiere la normativa vigente y el contrato.



### 2.3 PROPIEDAD DE LOS DATOS

El Operador de Transporte deberá mantener y garantizar el funcionamiento de todo sistema que recopila datos en línea sobre los servicios, los terminales, los buses, y cualquier otro aspecto de la operación. Deberá enviar, transmitir, y/o poner a disposición la totalidad de esta información con el fin de que la autoridad tenga acceso bajo los estándares y definiciones que ésta determine y para los fines que estime conveniente.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones será el dueño exclusivo de toda la información generada y/o recolectada por el sistema de transporte en su totalidad, incluyendo los buses, los terminales, los servicios, el sistema de control, el sistema de cobro electrónico si es que existiere, y los sistemas tecnológicos complementarios si es que existieren. Lo anterior es sin perjuicio de los derechos y autorizaciones que, de conformidad a la regulación, eventualmente pudieren corresponder al Operador de Transporte, a las compañías de tecnología, y a los usuarios del sistema.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**CLÁUSULA TERCERA: VIGENCIA DEL CONTRATO Y OTORGAMIENTO DEL SUBSIDIO E INICIO DEL SERVICIO.****3.1 PLAZO DE VIGENCIA DEL CONTRATO Y OTORGAMIENTO DEL SUBSIDIO**

El subsidio será otorgado durante toda la vigencia del contrato.

El contrato tendrá una vigencia de 47 meses, contados desde el inicio de los servicios, sin perjuicio del cumplimiento de lo dispuesto en la cláusula cuarta en relación a la obligación de pago de subsidio fijo por los 10 buses desde el mes de mayo de 2025.

Sin perjuicio de lo anterior, por razones de buen servicio y con el fin de satisfacer oportunamente la necesidad de transporte público urbano en la Ciudad de Punta Arenas las prestaciones que se derivan del respectivo contrato se iniciaran el 16 de noviembre de 2024, no obstante que su pago podrá efectuarse sólo una vez que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que lo apruebe.

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.

**3.2 INICIO DE LOS SERVICIOS**

El inicio de los servicios será el día **16 de noviembre de 2024**. 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".

En tanto, la prestación de servicios con los 10 buses incorporados de acuerdo a lo establecido en la cláusula sexta, se deberá iniciar como máximo hasta el 10 de mayo de 2025; fecha que solo podrá ser modificada por resolución fundada de la Secretaría Regional Ministerial correspondiente.

**CLÁUSULA CUARTA: MONTO MÁXIMO Y REAJUSTES DEL SUBSIDIO****4.1 MONTO MÁXIMO DEL SUBSIDIO**

El monto mensual de subsidio máximo para los servicios del presente proceso de implementación del 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, será de **\$578.671.786.-** (quinientos setenta y ocho millones seiscientos setenta y un mil setecientos ochenta y seis pesos).

Considerando que el monto de subsidio mensual se compone como la sumatoria de los montos de las Cuotas fijas y variables, y dado que la flota que se operará estará inscrita en el Registro de Bienes afectos, el contratado deberá transferir la(s) cuota(s)



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

mensual(es) de subsidio fijo a la empresa dueña de la flota de 70 buses, según corresponda de acuerdo a lo indicado en el punto 6.3. El monto de subsidio fijo puede ascender hasta un máximo de \$177.370.000.- (ciento setenta y siete millones trescientos setenta mil pesos chilenos), de acuerdo a la cantidad de buses que se encuentren afectados. El saldo restante corresponde a la cuota variable, conforme a la siguiente tabla:

<b>Tope Monto Total Mensual de Subsidio (<i>Subsidio</i><sub>0</sub>)</b>
\$578.671.786

Cuota subsidio Fijo por bus 1	\$2.533.857,1
Tope Cuota de Subsidio Fijo 1	\$ 177.370.000
Tope Cuota de Subsidio Variable	\$401.301.786

Con todo, desde la incorporación de los buses indicados en la cláusula sexta, los topes del monto mensual del subsidio serán los siguientes:

<b>Tope Monto Total Mensual de Subsidio (<i>Subsidio</i><sub>0</sub>)</b>
\$682.851.844

Cuota subsidio Fijo por bus 1	\$2.533.857,14
<b>Tope Cuota de Subsidio Fijo 1</b>	<b>\$ 177.370.000</b>
Cuota subsidio Fijo por bus 2	\$4.685.123,1
<b>Tope Cuota de Subsidio Fijo 2</b>	<b>\$46.851.231</b>
<b>Tope Cuota de Subsidio Variable</b>	<b>\$458.630.613</b>

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**4.2 REAJUSTES DEL SUBSIDIO****4.2.1 REAJUSTES DEL MONTO DEL SUBSIDIO CON IPC**

Los montos de subsidio se reajustarán el mes de enero de cada año, y dos veces por año, a partir de la fecha aprobatoria del acto administrativo del contrato, de acuerdo a la variación que experimente el Índice 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](http://www.ine.cl), de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$MS_n = MS_{n-6} \times \left[ 1 + \left( \frac{IPC_{n-1} - IPC_{n-7}}{IPC_{n-7}} \right) \right]$$

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), para el mes 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), para el mes n-1.

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

**$IPC_{n-7}$**  Es el Índice de Precios al Consumidor del mes de diciembre del mes n-7 (para el primer cálculo de reajuste, corresponderá al índice del mes anterior al que inició el contrato).

Los reajustes se realizarán según el calendario anual presentado a continuación:

<b>Reajuste</b>	<b>Mes n</b>	<b>Mes n-1</b>	<b>Mes n-7</b>
1° semestre	Julio del año m	Junio del año m	Diciembre del año m-1
2° semestre	Enero del año m+1	Diciembre del año m	Junio del año m

El monto reajustado tiene vigencia, respectivamente, a partir del 01 de enero y del 01 de julio, del año m correspondiente.

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

El monto reajustado, 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.



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**CLÁUSULA QUINTA: CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN.****5.1 INSCRIPCIÓN**

Los buses con los que se presten los servicios de acuerdo al presente contrato, deberán encontrarse inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros para iniciar su operación; previa verificación del Secretario Regional Ministerial de la Región de Magallanes y la Antártica Chilena.

**5.2 PROGRAMA DE OPERACIÓN**

EL servicio de transporte público urbano remunerado de pasajeros, se realizará de acuerdo al Programa de Operación contenido en el Anexo N°2 de este Contrato, el cual será reemplazado a partir del inicio de la operación de los 10 buses indicados en la cláusula sexta, por otro de 80 buses, el que desde ese momento, se entenderá como Programa de Operación base, para todos los efectos.

Asimismo, 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.

**5.3 MODIFICACIONES AL SERVICIO**

El conjunto de parámetros establecidos en el Programa de Operación podrá 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 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 40% de los kilómetros comerciales del Programa de Operación contenido en el Anexo N°2.

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.





#### **TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

Las modificaciones al Programa de Operación podrán implicar aumentos o disminuciones en los montos de subsidio, según lo contemplado en el numeral 5.3.4. Lo anterior sólo aplicará en la estacionalidad normal.

### **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 de Operación, 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, salvo en aquellos casos en que sea producto de la cancelación de uno o más servicios, según lo establecido en la cláusula décimo cuarta.

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: En el caso de una modificación propuesta por parte de la Secretaría Regional la División de transporte Público Regional 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.

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 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.

La propuesta de modificación será publicada en la página web de la Subsecretaría de Transportes y aquella que la secretaría regional determine, dentro de los diez (10) días hábiles de recibidas las mismas, con el objeto de que esta pueda ser conocida por los operadores de la zona.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

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.

En caso que una modificación sea aprobada por parte de la Secretaría Regional la División de Transporte Público Regional 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 METODOLOGÍA DE CÁLCULO PARA CUANTIFICACIÓN DE VARIACIÓN DE FLOTA**

Para corroborar que las modificaciones al Programa de Operación no consideren variación de flota, se deben tomar en cuenta los insumos generados por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones con respecto al cálculo 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, se encuentran plasmados en un manual, que fue aprobado por Resolución Exenta N° 335 de 2017 y su modificación, la Resolución Exenta N° 1745 de 2020, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; 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 \$511,5. Se actualizará semestralmente de acuerdo al polinomio de tarifas.
- $K_{t+1}$  Kilómetros comerciales totales de un mes tipo del Programa de Operación propuesto  $t+1$ .
- $K_t$  Kilómetros comerciales totales de un mes tipo del Programa de Operación actual  $t$ .
- $K_0$  Kilómetros comerciales totales de un mes tipo del Programa de Operación al inicio del servicio.
- $\Delta K_{t+1}$  Variación de kilómetros por cambio de Programa de Operación, entre el propuesto ( $t+1$ ) y el actual ( $t$ ).



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

$\Delta K_t$  Variación de kilómetros por cambio de Programa de Operación, entre el actual ( $t$ ) y el anterior ( $t-1$ ).

$\Delta S_K$  Variación del subsidio por el concepto de variación de kilómetros comerciales.

*Subsidio<sub>M</sub>* : 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. Se calculará como la suma de los subsidios asociados a la cuota fija y cuota variable, siendo esta última, la única componente que será sometida a descuentos por indicadores operacionales.

$$\text{Subsidio}_M = \text{Cuota subsidio}_{fijo1} + \text{Cuota subsidio}_{fijo2} + (\text{Cuota subsidio}_{variable} \times \text{Factor de Pago}_M)$$

*Cuota subsidio<sub>fijo1</sub>*: Es el componente del subsidio mensual destinado a financiamiento de la flota inscrita en el Registro de bienes afectos administrado por la Secretaría Regional Ministerial. Esta cuota está compuesta por la cuota mensual referente a un bus, expresada en el numeral 4.1 (Cuota subsidio Fijo por bus 1), multiplicado por la cantidad de buses que se encuentren afectos. No está sometido a descuentos por efectos del factor de pago mensual, salvo en aquellos casos en que se apliquen ajustes o descuentos en conformidad a lo dispuesto en la cláusula décimo cuarta, en particular, el punto 14.2 literal a) y la cláusula décimo quinta.

*Cuota subsidio<sub>fijo2</sub>*: Es el componente del subsidio mensual destinado a financiamiento de la flota de 10 buses descritos en la cláusula sexta, inscrita en el Registro de bienes afectos administrado por la Secretaría Regional Ministerial. Esta cuota está compuesta por la cuota mensual referente a un bus, expresada en el numeral 4.1 (Cuota subsidio Fijo por bus 2), multiplicado por la cantidad de buses que se encuentren afectos a partir de la incorporación de flota de 10 buses descrita en la cláusula sexta. No está sometido a descuentos por efectos del factor de pago mensual, salvo en aquellos casos en que se apliquen ajustes o descuentos en conformidad a lo dispuesto en la cláusula décimo cuarta, en particular, el punto 14.2 literal a) y la cláusula décimo quinta.

*Cuota subsidio<sub>variable</sub>* : Es el componente del subsidio mensual destinado a la operación. Está sometido a descuentos por efectos del factor de pago mensual.

### 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 ( $\delta$ ) sin variación del monto de subsidio, el que se define entre -5% y 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 ( $\Delta K_t$ ) será:

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

Donde:

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

$K_t$ : 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,  $\Delta K_t$  debe ser redondeado al múltiplo de  $\delta$  (según corresponda) inmediatamente inferior.

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

La diferencia de kilómetros comerciales del Programa de Operación propuesto ( $\Delta K_{t+1}$ ) 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,  $\Delta K_{t+1}$  debe ser redondeado al múltiplo de  $\delta$  (según corresponda) inmediatamente inferior.

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

Para evaluar si existe una variación de kilómetros sujeta a modificación del monto de subsidio, se calcula la diferencia ( $\Delta K$ ), entre la variación de kilómetros del Programa de Operación propuesto ( $\Delta K_{t+1}$ ) y la variación de kilómetros del Programa de Operación actual ( $\Delta K_t$ ):

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

Si  $\Delta K = 0$  entonces,

$$\Delta S_K = 0$$

Si  $\Delta K \neq 0$  entonces,

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

### 5.3.4.3 Ajuste total por modificaciones operacionales

El monto de subsidio modificado ( $Subsidio_{M+1}$ ), será igual al monto de subsidio del Programa de Operación actual ( $Subsidio_M$ ) más los ajustes por kilómetros ( $\Delta S_K$ ) asociados a la componente de Cuota Subsidio Variable, es decir:

$$Cuota\ subsidio_{variable+1} = Cuota\ subsidio_{variable} + \Delta S_K$$



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

$$\text{Subsidio}_{M+1} = \text{Cuota subsidio}_{fijo1} + \text{Cuota subsidio}_{fijo2} + (\text{Cuota subsidio}_{variable+1} \times \text{Factor de Pago}_M)$$



### 5.3.5 MODIFICACIÓN TRANSITORIA DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN

#### 5.3.5.1 Por causa sobreviniente

La Subsecretaría de Transportes o 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 ocurrencia, que se produzcan por causas excepcionales, extraordinarias o coyunturales, y que afecten de manera significativa la movilidad de los usuarios o prestación del servicio de transporte.



#### 5.3.5.2 Por situaciones de Emergencia

Ante la inminente o real ocurrencia de una situación excepcional, y a solicitud de la autoridad correspondiente, 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 disponibilizar para su uso el (o los) vehículos(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.

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

La solicitud podrá también ser realizada 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. 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 un (1) mes.



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PÉREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

## 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 el servicio a que se refiere el presente proceso, deberán encontrarse debidamente uniformados. Los conductores 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.

#### 5.5.1.2 Uniforme

En tanto los conductores se encuentren prestando los servicios, deberán encontrarse debidamente uniformados, incluyendo sus tarjetas de identificación, las cuales serán entregadas al igual que el uniforme, por el operador.

El Operador del servicio deberá entregar a lo menos dos (2) uniformes completos al año a los conductores, los cuales deberán ser de costo asumido íntegramente por el Operador de Transporte.

La composición y características del uniforme y la tarjeta de identificación serán determinados por resolución de la Secretaría Regional correspondiente.

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 Secretaría Regional.

#### 5.5.1.3 Identificación

El operador de servicio deberá establecer un número identificador distinto para cada uno de los conductores, que deberá estar junto a su nombre completo. Se deberá contemplar, al menos:

**Credencial:** Los conductores deberán portar en un lugar visible para los pasajeros, una credencial, la que, para todos los efectos, será parte del uniforme. La credencial será de 9 cm de ancho por 6 cm de largo, con fondo blanco y letras color negro, y debe contener el nombre, fotografía digital a color del conductor, como asimismo el nombre del operador de transporte. El tamaño de las letras de la credencial debe permitir ser leída por los usuarios del servicio al pagar el pasaje.

Esta credencial deberá utilizarse en todo momento de prestación del servicio de transportes dentro de una porta credencial con clip, plegado al uniforme en un lugar visible para los usuarios.

#### 5.5.1.4 Estándar mínimo de comportamiento

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

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- 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.
- 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.

Adicionalmente, con el objetivo de otorgar un servicio de calidad y buen trato a los usuarios de transporte, el operador deberá capacitar a los conductores y conductoras que trabajen en la operación, en base al Catálogo Nacional de Planes Formativos de SENCE, durante la vigencia de su contrato.

### 5.5.2 SEGUROS DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN

El Operador del Servicio estará obligado a contratar a su costo y mantener vigente un seguro, para todo el personal de conducción, durante todo el período que rija el presente contrato de otorgamiento de subsidio para la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado en la ciudad de Punta Arenas, suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Operador de servicios de transporte público de pasajeros 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	<b>MUERTE ACCIDENTAL</b>	100%	500 U.F.	
2	<b>DESMEMBRAMIENTO</b>	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 ple.	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.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

	f) Pérdida de un pulgar.	<b>20%</b>	<b>500 U.F.</b>
	g) Pérdida total del índice derecho e izquierdo.	<b>15%</b>	<b>500 U.F.</b>
	h) Por la sordera completa de un oído;	<b>13%</b>	<b>500 U.F.</b>
	i) Pérdida total de cualquiera de los demás dedos de la mano;	<b>5%</b>	<b>500 U.F.</b>
	j) Pérdida total de un dedo del pie	<b>3%</b>	<b>500 U.F.</b>
<b>3</b>	<b>INCAPACIDAD TOTAL Y PERMANENTE 2/3 POR ACCIDENTE</b>	<b>100%</b>	<b>350 U.F.</b>
<b>4</b>	<b>RENTA ANUAL DE ESCOLARIDAD POR FALLECIMIENTO O POR INCAPACIDAD TOTAL Y PERMANENTE DE 2/3 O DE UN 80%, POR ACCIDENTE</b>	<b>100%</b>	<b>60 U.F.</b>
<b>5</b>	<b>REEMBOLSO DE GASTOS MÉDICOS POR ACCIDENTE</b>	<b>100%</b>	<b>Hasta 50 U.F.</b>
<b>6</b>	<b>REEMBOLSO DE GASTOS MÉDICOS POR HOSPITALIZACIÓN POR ACCIDENTE</b>	<b>100%</b>	<b>Hasta 45 U.F.</b>
<b>7</b>	<b>BENEFICIO DE CIRUGIA POR ACCIDENTE</b>	<b>100%</b>	<b>Hasta 30 U.F.</b>
<b>8</b>	<b>FRACTURA ACCIDENTAL DE HUESOS</b>	<b>100%</b>	<b>Hasta 20 U.F.</b>

### 5.5.3 SOBRE LAS OBLIGACIONES LABORALES Y PREVISIONALES

Para todos los efectos legales y obligaciones que se deriven del presente contrato, el Operador tendrá la responsabilidad total y exclusiva sobre el cumplimiento de la legislación laboral y de seguridad social. El operador deberá tener a disposición de la Secretaría Regional, para cuando ésta lo requiera, la nómina del personal de conducción, debiendo dar cumplimiento a la normativa laboral y previsional existente y que se dicte en el futuro.

Corresponderá al Ministerio de Trabajo y Previsión Social, la fiscalización y sanción de todo lo señalado en el párrafo anterior.

### 5.6 COMUNICACIONES

La dirección de correo electrónico a la que el Ministerio o la Secretaría Regional dirigirán la información necesaria para la mejor prestación del servicio al operador es [trans.vialerce@gmail.com](mailto:trans.vialerce@gmail.com). Cualquier modificación de la dirección de correo electrónico deberá ser informada por el operador a la Secretaría Regional, con a lo menos 10 días corridos de anticipación a que se haga efectiva la modificación en la dirección de correo.

Adicionalmente, la Secretaría Regional comunicará al Operador los reclamos, sugerencias y observaciones que sean planteadas por parte de los usuarios del servicio y público general, dirigiendo la misma al correo electrónico señalado en el párrafo anterior, debiendo responder en un plazo de 10 días hábiles mediante carta certificada, al correo electrónico o al teléfono (vía mensaje de texto) que el usuario señale en su presentación.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**CLÁUSULA SEXTA: SOBRE LA FLOTA Y SUS VEHÍCULOS****6.1 FLOTA**

La flota corresponde al conjunto de vehículos de que dispone el Operador para prestar los servicios de transporte público dentro del Área de implementación del Servicio de Transporte Público Urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional, y debe cumplir con las exigencias especificadas en el Programa de Operación respectivo.

La flota está compuesta por **70 buses diésel**, los cuales, se encuentran adscritos al sistema de transportes, a través de la figura de la afectación de bienes del artículo 3º nonies de La Ley N° 18.696. El operador deberá utilizar tales buses para la prestación del servicio, previa suscripción del correspondiente contrato de provisión de flota con el proveedor de los buses afectados, debidamente aprobado por el Ministerio.

Según lo establecido en el párrafo segundo del punto 3.2 de la cláusula tercera, se incorporarán 10 buses adicionales, los cuales, se encontrarán adscritos al sistema de transporte, a través de la figura de la afectación de bienes del artículo 3º nonies de La Ley N° 18.696. Tales buses deberán ser provistos por el operador previa suscripción del correspondiente contrato de provisión de flota, el que deberá ser debidamente aprobado por el Ministerio previo al inicio de la prestación de los servicios respectivos. Desde tal fecha la flota estará compuesta por 80 buses, para todos los efectos.

Se permitirá la libre movilidad de los buses entre los distintos servicios, sin que se vea afectada la obligación de cumplir las frecuencias individuales de cada uno de éstos.

En caso de reemplazo de vehículos por parte del proveedor de flota, estos deben cumplir, además de lo referido en el Anexo N°5 con lo siguiente y ser autorizado por la Secretaría Regional:

- 1) 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, y su capacidad deberá ser igual o superior al bus reemplazado. Los buses tipo entrada baja, solo pueden ser reemplazados por buses del mismo tipo.
- 2) En caso de reemplazo de flota, la flota entrante no podrá tener menor capacidad que la saliente, para dichos efectos se utilizará lo señalado en el D.S. N°122 de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

La antigüedad máxima de los buses de la flota no podrá ser superior a 10 años de antigüedad durante la vigencia del Servicio de Transporte Público Urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, Región de Magallanes y de la Antártica chilena, en el marco del de apoyo al Transporte Regional.

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





## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

de modelo sea superior al año en que se efectúa el cómputo, corresponderán a una antigüedad cero (0).

Por su parte, los buses que, sin reemplazar, se incorporen a los servicios, no podrán tener una antigüedad mayor que cero (0).

La flota en su totalidad deberá cumplir en todo momento con las normas especificadas en el punto 6.2 siguiente.

Por su parte, el programa de operación definido en el Anexo N° 2 de este instrumento, deberá ser ajustado conforme al número de buses disponibles para la efectiva operación del servicio.



## 6.2 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 la normativa vigente o que se dicte en el futuro. 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.

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.

Las siguientes especificaciones son condiciones existentes en los vehículos que componen la flota, las cuales debe mantenerse en caso de reemplazo o incorporación de buses:

### 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.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- 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 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.



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

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 22 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 MANTENCIÓN DE LA FLOTA

El operador es responsable de contar durante toda la vigencia del contrato con buses en correcto estado de mantención, de manera que estos se mantengan efectivamente disponibles para operar de forma regular y continua; según los términos del presente contrato.

En razón de lo dispuesto precedentemente, el operador tendrá la obligación de presentar un plan de mantenimiento de la flota que considere todo el período de vigencia del contrato según pauta de contenidos mínimos en el Anexo 7, dentro del plazo que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones al efecto. El Ministerio deberá aprobar el referido plan, sin perjuicio de su facultad de solicitar ajustes al mismo cuando producto de la fiscalización o inspección realizada esto se requiera para garantizar la continuidad del servicio y la seguridad de los pasajeros.

El cumplimiento del Plan de Mantención de la flota constituirá una obligación de la esencia del contrato, que el Ministerio considerará para la determinación del correcto estado de mantención de cada bus.

Para efectos de acreditar el cumplimiento de esta obligación, el Ministerio podrá exigir al operador la certificación de una empresa externa, que además deberá asumir los costos de la misma. Para esto deberá hacer una propuesta al Ministerio de la empresa a contratar y deberá contar con su aprobación de manera previa.

### 6.2.5 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 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.



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- 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 el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

### 6.3 VEHÍCULOS QUE CONFORMAN LA FLOTA

Los vehículos que conforman la flota de 70 buses son de propiedad de la Empresa Ascendal BMCO SpA, y deberán mantenerse afectados, conforme al artículo 3º nonies de la Ley N°18.696, durante toda la duración del contrato, mientras cumplan con las condiciones necesarias para su efectiva utilización.

Por su parte, los 10 buses a incorporar a la flota, en conformidad a lo establecido en el punto 3.2 de la cláusula tercera, de acuerdo a lo dispuesto en el punto 6.1 son de propiedad de BK SpA. El operador se obliga a inscribir cada uno de estos vehículos en el Registro de bienes afectos del artículo 3º nonies de la Ley N°18.696 previo a iniciar la prestación de los servicios, al menos por toda la vigencia del presente contrato, a través del respectivo contrato de provisión de acuerdo a lo indicado en el punto 6.2.6.

Al término del presente contrato, el operador deberá entregar los buses de propiedad de Ascendal BMCO en similares o mejores condiciones en que fue recepcionada, lo anterior teniendo en consideración su antigüedad, uso y vida útil, según acta(s) de entrega de buses. Si al momento del término del contrato estos buses han cumplido su vida útil el operador será el único responsable de retirarlos, trasladarlos y gestionarlos de acuerdo a lo establecido en la ley N° 20.920, a menos que el Ministerio instruya que los mismos permanezcan inscritos como bienes afectos para prestar servicios de transporte público de pasajeros.

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

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. Asimismo, el operador deberá mantener estable el número de los vehículos que conforman la flota.



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**6.3.1 CONTRATO DE PROVISIÓN**

El operador deberá suscribir con el o los proveedores de buses un contrato de arrendamiento con opción de compra que será reconocido por el Ministerio como contrato de provisión en la medida que se cumplan con los requisitos correspondientes. El referido contrato de arriendo, previo a su suscripción deberá ser presentado al Ministerio para su aprobación.

Para el caso de los 10 buses que se incorporen en virtud del punto 6.1, el contenido mínimo del contrato de provisión deberá contener al menos las cláusulas que se indican en el formato referencial contenido en Anexo 8, sin perjuicio de las demás disposiciones que el Operador de Transporte pudiera acordar con el proveedor de buses o que solicite al Ministerio modificar o incorporar.

**6.3.1 REVISIÓN Y TRASPASO DE LOS BUSES AL TÉRMINO DEL CONTRATO**

Previo al término del presente contrato por cualquier causa que ocurra, y con el fin de traspasar los buses a un nuevo operador de transportes, el Ministerio establecerá un período de transición con el objetivo de verificar el correcto estado de los buses, considerando su antigüedad, uso y vida útil.

Previo al período de transición indicado, y sin perjuicio de las inspecciones rutinarias que podrá realizar el Ministerio dirigidas a asegurar la conservación de los buses, la Subsecretaría de Transportes designará una comisión integrada por tres personas debidamente calificadas que deberá liderar el proceso de inspección de estado de conservación. Para el cumplimiento de estas funciones la comisión podrá requerir apoyo al Personal del Programa Nacional de Fiscalización, del Centro de Control y Certificación Vehicular o del personal idóneo contratado por el Ministerio o la Subsecretaría para determinar el estado de los buses.

La Comisión levantará un acta de los trabajos que eventualmente deba realizar el operador y el plazo de ejecución de éstos, conforme a los antecedentes disponibles y a los resultados de la inspección realizada del estado de mantención de los buses que deben ser entregados a un nuevo operador.

En caso que se detecte que no se realizaron los trabajos solicitados por la referida comisión, el Ministerio estará facultado para cobrar los instrumentos de garantía del fiel cumplimiento y destinarlas a la reparación de los buses que correspondan.

Al finalizar la vigencia del presente contrato, el Ministerio de Transportes deberá efectuar el procedimiento de revisión de los buses dispuesto en el presente punto para acreditar su correcto estado de mantención. En caso que, de acuerdo al referido procedimiento se certifique el correcto estado de mantención de los 10 buses, el Ministerio instruirá al operador para que como parte arrendataria del contrato de leasing, ceda la opción de compra dispuesta en dicho contrato para adquirir los buses en favor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en virtud del artículo 20 de la Ley 20.378.

**CLÁUSULA SÉPTIMA: SOBRE LOS TERMINALES O RECINTOS AJENOS A LA VÍA PÚBLICA**

El operador de Transporte deberá contemplar un recinto ajeno a la vía pública especialmente habilitado, para iniciar y/o terminar sus servicios en el extremo del recorrido ubicado en la ciudad de Punta Arenas. Los terminales o recintos ajenos a la vía pública deberán estar ubicados en los sectores aledaños al punto de inicio y/o término del circuito, en al menos uno de los extremos del trazado. Previo al inicio de los servicios, la ubicación de éstos deberá contar con la autorización previa de la Secretaría Regional.



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**CLÁUSULA OCTAVA: TARIFAS Y POLINOMIO DE REAJUSTABILIDAD DE TARIFA MÁXIMA****8.1 TARIFA**

La tarifa máxima inicial de todos los servicios que deben aplicarse en cumplimiento de las obligaciones que imponen este contrato del Servicio de Transporte Público Urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, a partir de la fecha de inicio de la operación, será aquella vigente a la fecha de la firma del presente contrato, y que corresponde a la siguiente:

Tipo Usuario	Tarifa
Adulto	\$370

Hay que destacar que, se tiene que hacer diferencia entre dos tarifas, la primera es la tarifa congelada, que es la que se mencionó previamente (\$370) y que se cobra en calle. La segunda es la tarifa polinomio, cuyo resultado se da por la aplicación del polinomio de reajustabilidad de tarifa periódicamente especificado en el numeral 8.2. Este polinomio tuvo su inicio el 1 de marzo de 2021, por lo que la tarifa inicial, que fue de \$330, empieza a variar desde dicho mes y año.

Se debe destacar que la tarifa cobrada en calle, que es menor a la tarifa de polinomio, es gestionada por el MTT a través del programa de Congelamiento tarifario, el cual está plasmado en la Resolución Exenta N°3780 de 2022 y sus posteriores modificaciones. La diferencia que se genera entre la tarifa de polinomio y la tarifa congelada, es compensada al operador de transporte por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través del programa de Congelamiento tarifario mencionado previamente. Dentro de dicha Resolución, y sus modificaciones, se encuentra desglosada la metodología de cuantificación de la compensación por el congelamiento tarifario.

Las tarifas máximas que deben aplicarse en cumplimiento de las obligaciones que impone el presente contrato deberán reajustarse de acuerdo a lo señalado en el punto 8.2 de este instrumento.

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 31 de enero 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 el 33% de la tarifa máxima para adulto. 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 de lunes a domingo las 24 horas del día durante todo el año.

A su vez los adultos mayores, entendiéndose 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 31 de enero 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.



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

## 8.2 PROCESO DE REAJUSTABILIDAD DE TARIFA MÁXIMA

Al inicio de la operación y cada mes, se realizará el cálculo del polinomio. La tarifa máxima podrá ser reajustada a partir del día 15 del mismo mes, en conformidad a la siguiente metodología:

### 8.2.1 FACTORES QUE COMPONEN LA METODOLOGÍA

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.
- 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.

### 8.2.2 METODOLOGÍA DE REAJUSTABILIDAD

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  $j$  del mes anterior ( $t-1$ ).

$$\Delta V_{j,t} = \frac{V_{j,t} - V_{j,t-1}}{V_{j,t-1}}$$

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.

### 8.2.3 METODOLOGÍA DE REAJUSTABILIDAD APLICADA A LA TARIFA<sup>1</sup>

El reajuste de las tarifas de referencia para adulto, corresponde a su valor del período anterior, ponderado según la suma de los cambios mensuales 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.

$$T_t = T_{t-1} \times (1 + (\Delta_{PD,t} \times 0,34\% + \Delta_{ICMO,t} \times 0,25\% + \Delta_{PN,t} \times 4\% + \Delta_{DO,t} \times 0,37\%))$$

Donde:

$T_t$ : Es la Tarifa Máxima Adulta vigente a partir del mes  $t$  y resultante del proceso de reajustabilidad.

<sup>1</sup> Será calculado e informado por la respectiva Secretaría Regional mediante Oficio

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

$T_{t-1}$ : Es la Tarifa máxima Adulta en el periodo correspondiente a los dos meses que anteceden al período de cálculo mensual ( $t$ ), donde  $t \geq 1$ .

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 inferior.

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

**CLÁUSULA NOVENA: 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) Sistema GPS – AVL online.
- 2) Contador de subidas y bajadas de pasajeros.
- 3) Aplicación móvil para el usuario con información de los servicios en línea.
- 4) Sistema de cámaras de seguridad (3) y MDVR (Grabador de video digital).
- 5) Letrero Frontal LED.
- 6) Wifi a bordo de todos los buses, abierto y disponible para los usuarios.

El operador de transporte se compromete a incorporar el equipo descrito en los puntos anteriores, una vez iniciada la operación del servicio objeto del presente proceso. Los plazos se detallan a continuación:

<b>AÑO - MES<sup>2</sup></b>	<b>TECNOLOGÍA</b>	<b>% FLOTA CON TECNOLOGÍA IMPLEMENTADA</b>
1 - 1	Sistema GPS – AVL online	100%
1 - 1	Contador de subida y bajada de pasajeros.	100%
1 - 1	Aplicación móvil para el usuario con información de los servicios en línea.	100%
1 - 1	Sistema de cámaras de seguridad (3) y MDVR (Grabador de video digital)	100%

<sup>2</sup> Contado desde mes de inicio del servicio del presente proceso. Respecto a esto, 1-1 hace referencia al primer mes de operación del servicio.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

1 - 1	Letreros Frontales LED	100%
1 - 1	Wifi a bordo	100%

La aplicación móvil con información de los servicios en línea, será desarrollada por el Ministerio mediante la información de GPS en línea entregada por el operador de transporte para cada bus en operación. La información GPS en línea y la aplicación móvil mencionada deberán estar completamente disponibles y operativas al inicio de la operación.

El Ministerio podrá disponer y usar toda la información que se genere mediante los sistemas tecnológicos complementarios de apoyo a la operación, mencionados en este numeral, para los fines que estime conveniente.

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

Las tecnologías especificadas en este numeral, como otras complementarias que surjan durante la vigencia del contrato, deberán ser aprobadas y reguladas en su implementación y/u operación por la Subsecretaría mediante resolución.

## **CLÁUSULA DÉCIMA: SISTEMA DE CONTROL DE CUMPLIMIENTO DE LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS**

### **10.1 SISTEMA AVL**

El Ministerio controlará la efectiva, correcta y adecuada prestación del servicio de transporte, en las condiciones establecidas en el Anexo N°2, utilizando para ello "Sistemas AVL" (Automatic Vehicle Location).

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 "GPS". Lo anterior, deberá estar equipado en la totalidad de la flota inscrita por el Operador.

Los sistemas AVL se registrarán por lo definido en la Resolución N° 1247/2015 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones; así como 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 online sean transmitidos en línea a un servidor del Ministerio o al que éste defina.

### **10.2 FUNCIONALIDADES DEL SISTEMA AVL**

#### **10.2.1 COMPONENTES DEL SISTEMA AVL**

El sistema AVL, contratado por el operador de transporte deberá estar compuesto a lo menos por los siguientes elementos:

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- a) Equipamiento Embarcado: componentes que se instalan en el bus como equipo de GPS, antenas de comunicación, etc.
- b) Infraestructura de Comunicaciones: Antenas del operador de comunicaciones, etc.
- c) Data Center del Operador Tecnológico: Hardware y software utilizados para captura, manejo y despliegue de datos provenientes del equipamiento embarcado.

**10.2.2 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.

**10.3 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 de transportes y Telecomunicaciones, con el contenido general que se presenta en la siguiente tabla:

	<b>Descripción general de los datos e información</b>
1	<b><i>Datos de seguimiento de vehículo fuera de línea ("tracking"):</i></b> 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	<b><i>Información de Expediciones:</i></b> 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	<b><i>Indicadores de Cumplimiento:</i></b> El cálculo de estos indicadores se detalla en el punto 10.4 de la presente cláusula.
4	<b><i>Datos de seguimiento ("tracking") mensual en sistema en línea:</i></b> 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



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

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, su formato y contenido son los señalados por el Ministerio en la Resolución Exenta 1247/2015 y sus modificaciones.

**10.4 INDICADORES DE CUMPLIMIENTO**

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

Sin perjuicio de lo anterior, se establecerá un período de cura, que se extenderá durante los primeros cuarenta y cinco días de operación del 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 punto siguiente.

El Operador de Transporte deberá informar, antes del término del segundo mes de operación del contrato, las medidas adoptadas al efecto.

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.

Los indicadores de cumplimiento se detallan a continuación.

**10.4.1 INDICADOR DE CUMPLIMIENTO DE LA FRECUENCIA (ICF)**

Este indicador tiene por objetivo la revisión del cumplimiento efectivo de las frecuencias requeridas de acuerdo a lo indicado en el Anexo N°2 del presente contrato.

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

- $EE_{dp}^{si}$ : es la cantidad de expediciones exigidas para el servicio  $s$ , sentido  $i$ , el día  $d^3$ , período  $p$ , de acuerdo al valor indicado en Programa de Operación.
- $EO_{dp}^{si}$ : es la cantidad total de expediciones válidas observadas, para el servicio  $s$ , sentido  $i$ , el día  $d$ , en el período  $p$ .
- $ICF_{dp}^{si}$ : es el indicador de cumplimiento de la frecuencia en el servicio  $s$ , sentido  $i$ , el día  $d$ , en el período  $p$ .
- Parámetro " $\psi$ ", el cual toma los siguientes valores de acuerdo al año de operación.

Año	$\psi$
1 en adelante	0,9

<sup>3</sup> Para la definición de día se entenderá que corresponde a todos los días del mes.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

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  $\psi$  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:

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

Este valor debe ser redondeado al segundo decimal.

Luego, de acuerdo a lo indicado en el tipo de demanda definida 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 Operación, 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  $0,50 \leq ICF \leq \psi$  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  $ICF > \psi$  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.



## 10.4.2 INDICADOR DE CUMPLIMIENTO DE LA REGULARIDAD (IR)

Este indicador mide que los intervalos de pasadas 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.

### 10.4.2.1 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.

### 10.4.2.2 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:

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

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, salvo el primer día calendario de cada mes, en que no se construirá el intervalo de la primera pasada del período  $p=0$ .

### 10.4.2.3 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:

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

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:

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- 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  $IR^{si}(C)$ .

#### 10.4.2.4 Cálculo del indicador de regularidad

El indicador se obtendrá utilizando lo siguiente:

- 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.



### 10.4.3 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.

#### 10.4.3.1 CÁLCULO DE TIEMPO DE PASADA PROGRAMADA

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.
- 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:

<b>K</b>	$IPP_{dk-1}^{si}(C)$	$TPP_{dk}^{si}(C)$	$IPP_{dk}^{si}(C)$
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, donde 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:

<b>K</b>	$IPP_{dk-1}^{si}(C)$	$TPP_{dk}^{si}(C)$	$IPP_{dk}^{si}(C)$
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.

### 10.4.3.2 CÁLCULO DE INTERVALOS INDICADOR DE PUNTUALIDAD

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

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

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

En caso de existir un tiempo de pasada observado  $TPO_{aj}^{si}(C)$  de la LPO incluido en este intervalo, entonces  $IP_{aj}^{si}(C) = 1$  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  $TPO_{aj}^{si}(C)$  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  $TPO_{aj}^{si}(C)$  de la LPO actualizada incluido en este intervalo, entonces  $IP_{aj}^{si}(C) = 0,75$  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  $TPO_{aj}^{si}(C)$  incluido en este intervalo, se pasa al punto 4.

- 4) Se construyen los intervalos:

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



#### TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

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:

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

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  $IP_{dj}^{si}(C) = 0$ .

#### 10.4.3.3 CÁLCULO DE 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)  $IP_M = 1$

#### 10.4.4 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



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

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 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 División de transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes, establecerá a más tardar al inicio de la operación, 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 a lo dispuesto en este contrato.

Los procedimientos referidos en este apartado, se encuentran plasmados en un manual que trata los indicadores de cumplimiento ante situaciones exógenas a la operación en zonas reguladas, el cual fue aprobado a través de Resolución Exenta N°2876 del año 2018 del Ministerio de transportes y Telecomunicaciones, que se encuentra publicado en

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

el sitio web de la División de Transporte Público Regional. Por lo anterior, todas las exclusiones deberán ajustarse a las reglas establecidas en dicho manual.

**10.5 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 10.6 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 contrato.

**10.6 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 y de la división de transporte Público Regional.

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

**CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA: INDICADOR DE EVALUACIÓN DE LOS SERVICIOS**

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones elaborará mensualmente un indicador de evaluación mensual de los servicios  $IE_M^s$ , en base a los datos obtenidos por los sistemas AVL implementados por el Operador y según lo definido en la presente resolución.

Este indicador será utilizado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para elaborar un ranking de cumplimiento mensual, en el cual se numerarán cada uno de los servicios, en orden numérico descendente, de mayor a menor, de acuerdo al cumplimiento que presenten.

Para cada servicio, el indicador de evaluación mensual se calcula como<sup>4</sup>:

$$IE_M^s = \alpha \times ICF_M^s + \beta \times IR_M^s + \gamma \times IP_M^s$$

Donde:

- $IE_M^s$  El indicador de evaluación mensual del servicio s.
- $ICF_M^s$  El indicador de frecuencia mensual del servicio s.
- $IR_M^s$  El indicador de regularidad mensual del servicio s.
- $IP_M^s$  El indicador de puntualidad mensual del servicio s.

Para los servicios que no tengan puntos de control de puntualidad y horas de pasada programada exigida, y por ello no sea posible calcular su indicador de puntualidad, se

<sup>4</sup> Los valores de  $\alpha, \beta$  y  $\gamma$  son los mismos ponderadores utilizados en el numeral 8.4.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

deberán ajustar los ponderadores de los indicadores de frecuencia y regularidad en forma proporcional de acuerdo a las siguientes fórmulas:

$$\alpha' = \alpha + \gamma \times \alpha / (\alpha + \beta)$$
$$\beta' = \beta + \gamma - \gamma \times \alpha / (\alpha + \beta)$$

Redondeando el resultado de  $\gamma \times \alpha / (\alpha + \beta)$  a dos decimales.

Para los servicios que no sea posible construir su indicador de regularidad, pues tienen frecuencia exigida en un solo período y ésta es igual a 1, pero si tengan indicador de puntualidad, se deberán ajustar los ponderadores de los indicadores de frecuencia y puntualidad en forma proporcional de acuerdo a las siguientes fórmulas:

$$\alpha' = \alpha + \beta \times \alpha / (\alpha + \gamma)$$
$$\gamma' = \gamma + \beta - \beta \times \alpha / (\alpha + \gamma)$$

Redondeando el resultado de  $\beta \times \alpha / (\alpha + \gamma)$  a dos decimales.

Para los servicios que no sea posible construir ni su indicador de regularidad ni indicador de puntualidad, se deberán ajustar los ponderadores de los indicadores de frecuencia, regularidad y puntualidad de acuerdo a las siguientes fórmulas:

$$\alpha' = \alpha + \beta + \gamma$$
$$\beta' = \gamma' = 0$$

Estos indicadores se calcularán de la misma forma que sus indicadores homólogos agregados para todos los servicios del contrato según lo indicado en la cláusula décima de este contrato, pero en forma independiente para cada servicio. Cuando el contrato tiene un único servicio, los indicadores agregados por contrato y el individual del servicio coinciden. Dichos valores deben estar redondeados al segundo decimal.

En el caso que el resultado final del indicador de evaluación de un servicio pudiese ser mayor a uno, se considerará un valor máximo igual a uno.

## 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:

$$\text{Subsidio}_M = \text{Cuota subsidio}_{fijo1} + \text{Cuota subsidio}_{fijo2} + (\text{Cuota subsidio}_{variable} \times \text{Factor de Pago}_M)$$

Donde,

$\text{Subsidio}_M$ : Es el subsidio mensual correspondiente al mes M, correspondiendo hasta a dos cuotas de subsidio fijo establecidas para el 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 DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

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.

Con todo, el valor de  $Subsidio_M$  nunca podrá ser superior a la suma de la  $Cuota Subsidio_{fijo1}$ ,  $Cuota Subsidio_{fijo2}$  y  $Cuota Subsidio_{variable}$  que corresponda.

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.

$Cuotasubsidio_{fijo1}$ : Es el componente del subsidio mensual destinado a financiamiento de la flota inscrita en el Registro de bienes afectos administrado por la Secretaría Regional Ministerial. Esta cuota está compuesta por la cuota mensual referente a un bus, expresada en el numeral 4.1 (Cuota subsidio Fijo por bus 1), multiplicado por la cantidad de buses que se encuentren afectos. No está sometido a descuentos por efectos del factor de pago mensual.

En caso de que la flota inscrita como bienes afectos y determinada en el presente contrato disminuya, el Ministerio podrá rebajar proporcionalmente la cuota de subsidio fijo 1.

$Cuotasubsidio_{fijo2}$ : Es el componente del subsidio mensual destinado a financiamiento de la flota de 10 buses descritos en la cláusula sexta, inscrita en el Registro de bienes afectos administrado por la Secretaría Regional Ministerial. Esta cuota está compuesta por la cuota mensual referente a un bus, expresada en el numeral 4.1 (Cuota subsidio Fijo por bus 2), multiplicado por la cantidad de buses que se encuentren afectos. No está sometido a descuentos por efectos del factor de pago mensual.

En caso de que la flota inscrita como bienes afectos y determinada en el presente contrato disminuya, el Ministerio podrá rebajar proporcionalmente la cuota de subsidio fijo 2.

$Cuota Subsidio_{variable}$ : Es el monto total mensual de subsidio a la operación. Está sometido a descuentos por efectos del factor de pago mensual.

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	$\alpha$	$\beta$	$\gamma$
1 en adelante	0,80	0,10	0,10

El resultado del subsidio mensual derivado de la aplicación del presente punto, deberá ser reajustado haciendo los descuentos correspondientes a todas las sanciones detalladas en la cláusula décimo cuarta del presente contrato, y que se encuentren totalmente ratificadas hasta 5 días hábiles anteriores a la fecha en que se determine el monto del subsidio y que no hubiesen sido aplicadas precedentemente.

**12.2 SOBRE EL PROCEDIMIENTO DE PAGO DEL SUBSIDIO**

El subsidio mensual se pagará hasta en tres cuotas separadas, siendo las primeras dos referentes al subsidio de cuota fijo, y la tercera al subsidio de cuota variable. Las tres cuotas se pagarán mensualmente por períodos vencidos, contra facturación. Para ambas



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

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 SOBRE EL PROCEDIMIENTO DE PAGO DE LA CUOTA FIJA**

Los subsidios de cuota fija se pagarán 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.

La factura de los subsidios de cuota fija deberán ser extendidas el mismo día que se extiende la factura del subsidio de cuota variable a la operación, y deberán ser según indica el siguiente cuadro:

<b>Nombre</b>	Subsidio Nacional al Transporte Público
<b>RUT</b>	61.979.750-7
<b>Giro</b>	Servicio Público
<b>Dirección</b>	Amunátegui N°139, Santiago
<b>Glosa Cuota Fija por concepto de Flota</b>	SUBSIDIO AL TRANSPORTE PÚBLICO PERIODO MM (MES DE OPERACIÓN) – AAAA (AÑO DE OPERACIÓN), CUOTA FIJA FLOTA.

**12.2.2 SOBRE EL PROCEDIMIENTO DE PAGO DE LA 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. de esta cláusula.

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.

La factura deberá ser extendida según indica el siguiente cuadro:

<b>Nombre</b>	Subsidio Nacional al Transporte Público
<b>RUT</b>	61.979.750-7
<b>Giro</b>	Servicio Público
<b>Dirección</b>	Amunátegui N°139, Santiago
<b>Glosa Cuota Variable</b>	SUBSIDIO AL TRANSPORTE PÚBLICO PERÍODO MM (MES DE OPERACIÓN) – AAAA (AÑO DE OPERACIÓN), CUOTA VARIABLE

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



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

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.

Corresponderá la aplicación de lo dispuesto en la Resolución N° 30 del año 2015 y la Resolución N° 1858 de 2023, ambas de la Contraloría General de la República en aquello que resulte aplicable.

**CLÁUSULA DÉCIMO TERCERA: GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DE CONTRATO**

Durante el plazo de 5 días hábiles definido para la suscripción del contrato, y antes de suscribir el contrato, el cotizante seleccionado deberá entregar un instrumento de garantía de fiel cumplimiento de las obligaciones que impone la operación 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. El valor del instrumento de garantía para la presente contratación queda establecido en 9.200 UF.

Asimismo, el operador deberá entregar una garantía de 1.400 UF, antes del inicio de la operación de los 10 buses que se incorporen de acuerdo a la cláusula sexta.

Para dar cumplimiento a lo anterior, el operador podrá entregar una nueva garantía mediante uno o más instrumentos o reemplazar el documento presentado originalmente por uno que comprenda el monto total de ambas garantías.

El instrumento de garantía podrá constituirse mediante Boleta Bancaria de Garantía, extendida como irrevocable y pagadero a la vista, permaneciendo siempre vigente, o un depósito a la vista o un vale vista bancario que se ajuste a las exigencias antes señaladas.

La boleta de garantía debe ser extendida con los siguientes datos:

Nombre	Subsecretaría de Transportes
RUT	61.212.000-5
Giro	Administración Pública
Dirección	Amunátegui N° 139, Santiago
Glosa	Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Otorgamiento de Subsidio a la prestación de Servicio de la operación del transporte público urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, de la región de Magallanes y de la Antártica chilena

Adicionalmente las garantías podrán constituirse mediante una póliza de garantía de cumplimiento de las obligaciones que impone el servicio de transporte público urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, de la región de Magallanes y de la Antártica chilena, y su respectivo contrato con carácter de irrevocable, y de ejecución inmediata, por el monto en U.F. correspondiente. Esta póliza deberá tener un plazo de vigencia de al menos seis meses, permaneciendo siempre vigente, siendo el asegurado la Subsecretaría de Transportes.

En la póliza deberá expresamente indicarse que el asegurado podrá hacer efectiva la póliza con la Compañía de Seguros a través de un requerimiento que consistirá en una declaración suscrita por el Asegurado en la que se especifique el hecho en que consiste el incumplimiento y el monto de la indemnización solicitada, debiendo la Compañía de Seguros proceder al pago de la indemnización correspondiente, sin exigir otros antecedentes respecto a su procedencia y monto. Deberá indicar además que el





## **TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

Asegurado podrá requerir el pago a la Compañía, mediante un oficio, pudiendo informar la misma vía presencial o correo electrónico.

Una vez presentado lo anterior, el pago de la indemnización se debe realizar, abonando directamente en la cuenta corriente que haya establecido el Asegurado u otra forma que se establezca. La póliza deberá indicar que el Asegurado podrá hacer efectiva esta póliza, por los montos correspondientes a las sanciones o multas aplicadas.

Adicionalmente en las condiciones particulares las pólizas deberán contemplar las siguientes cláusulas u otras similares:

- a) La presente póliza incluye multas y demás cláusulas penales establecidas en el contrato.
- b) Si el siniestro diere lugar a un proceso administrativo o de cualquier naturaleza, el reclamo de indemnización cubierto por este seguro deberá hacerse por el Asegurado a la Compañía una vez terminados todos los trámites o procesos relativos al mismo.
- c) La presente póliza cubre cualquier modificación realizada al contrato siempre que no cambie la naturaleza jurídica de éste.
- d) No obstante, lo señalado en las condiciones generales de la póliza, cuando el Asegurado o Beneficiario corresponda a un órgano de la administración del Estado, las disputas serán resueltas por la justicia ordinaria, derogando cláusulas de arbitraje.
- e) Sin perjuicio de lo establecido en las condiciones generales, los contratos podrán ser modificados siempre que no cambie la naturaleza jurídica de éstos o exista un cambio sustancial en las obligaciones garantizadas.

Esta póliza debe pagarse al contado, y deberá contener en su glosa correspondiente la materia asegurada. La fecha de conversión de la U.F. de la póliza deberá ser aquella en que se dio requerimiento de pago a la Compañía de Seguro.

El Operador del Servicio deberá someter a consideración del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones los formatos de contratos de seguros antes de su celebración. El Ministerio podrá rechazar tales formatos y exigir modificaciones si estima que las condiciones presentadas no cumplen con lo que dispone este punto.

En caso que por cualquier motivo se hiciera efectiva la garantía, o una parcialidad de la misma, será obligación del Operador reponer ésta en un plazo no superior a 30 días hábiles de notificado el Operador que se ha efectuado el cobro de la misma. El nuevo instrumento deberá tener idénticas condiciones y características de aquella garantía que se repone.

En caso de prórroga o de modificación del contrato, el instrumento de Garantía deberá ser reemplazado o renovado en un plazo no superior a los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación por parte de la Secretaría Regional, comunicando la total tramitación del documento que apruebe la modificación. En este caso el nuevo instrumento deberá tener una vigencia de 60 días hábiles adicionales al plazo de la prórroga del contrato.

## **CLÁUSULA DÉCIMO CUARTA: INCUMPLIMIENTOS DEL CONTRATO Y SUS SANCIONES**

### **14.1 PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO**

La potestad sancionadora se ejercerá mediante el procedimiento establecido en este punto y en conformidad a las disposiciones establecidas en la Ley N° 19.880.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones asumidas por el Operador del servicio, podrá ser causal de multas, cancelación y amonestación por escrito de carácter grave y leve, sin perjuicio de la aplicación de otras sanciones que sean procedentes de acuerdo a la normativa vigente.

En caso de constatar la existencia de una conducta sancionable, la Secretaría Regional Ministerial competente o la Subsecretaría de Transportes, según corresponda, podrá formular cargos al Operador conforme a lo dispuesto en este contrato. El Operador tendrá cinco (5) días hábiles para presentar sus descargos.

Si el Operador de Transporte solicita en sus descargos medidas probatorias, la Secretaría Regional o la Subsecretaría de Transportes, según corresponda, dará lugar a ellas o bien las rechazará con expresión de causa. Con todo el término probatorio y la apreciación de la prueba se realizará conforme lo dispone la Ley N° 19.880.

La resolución definitiva que se dicte deberá pronunciarse sobre las alegaciones y defensas del Operador y, aplicará la sanción, sobreseimiento o absolverá, según corresponda.

La reclamación administrativa de las sanciones impuestas se sujetará a lo establecido en la Ley N°19.880.

#### **14.2 TIPOS DE INCUMPLIMIENTOS Y SUS RESPECTIVAS SANCIONES**

Para los efectos del ejercicio de la potestad sancionatoria, las infracciones a que se refiere este instrumento se clasificarán en gravísimas, graves, y leves, y se les aplicarán las siguientes sanciones:

- Las infracciones gravísimas darán lugar a la cancelación del servicio del Registro Nacional de Servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros, lo que lleva a la caducidad del contrato.
- Las infracciones graves darán lugar a la amonestación por escrito de carácter grave.
- Las infracciones leves darán lugar a la amonestación por escrito de carácter leve.

Cuando el infractor pudiese ser sancionado por diversas infracciones por el mismo hecho, de las sanciones posibles, se le impondrá la de mayor gravedad, siendo de la misma gravedad se le impondrá la de mayor monto pecuniario.

##### **a) Cancelación del Servicio y Caducidad del Contrato:**

Podrá proceder la sanción de cancelación del servicio y caducidad del contrato, por parte de la Subsecretaría de Transportes, previo proceso administrativo -fundando la decisión en la gravedad del incumplimiento y los efectos generados para la continuidad del servicio- en el caso de que se verifique cualquiera de los incumplimientos de contrato que se indican en la tabla expuesta a continuación:

	<b>Incumplimiento</b>	<b>Sanción</b>	<b>Observación</b>
1	La no iniciación o el abandono de la prestación del servicio sin causa justificada, ni aprobada por el Ministerio.	1. Caducidad del contrato. 2. Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos de	En caso de que así lo determine el Ministerio, el Operador caducado podrá prestar los servicios según lo dispuesto en la cláusula

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

	<p>Entendiéndose por no iniciación, el haber transcurrido más de 15 días desde la total tramitación del acto que aprueba el contrato sin haber iniciado el servicio. A su vez, por abandono se entiende el hecho de que el servicio presente: un indicador de frecuencia diario del servicio por un mes completo, 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 0,2; o 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.</p>	<p>Garantía de fiel cumplimiento de contrato.</p> <p>3. Cancelación del Servicio</p>	<p>15, mediante resolución fundada 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.</p>
2	<p>La subcontratación del servicio.</p> <p>La cesión del contrato sin autorización previa del Ministerio.</p>	<p>1. Caducidad del contrato.</p> <p>2. Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos de Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato.</p> <p>3. Cancelación del Servicio</p>	
3	<p>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.</p>	<p>1. Caducidad del contrato.</p> <p>2. Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos de Garantía de fiel cumplimiento de contrato.</p> <p>3. Cancelación del Servicio.</p>	
4	<p>La acumulación de cinco</p>	<p>1. Caducidad del contrato.</p>	

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

	(5) amonestaciones por escrito de carácter grave en el período de dos (2) meses.	<ol style="list-style-type: none"><li>2. Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos de Garantía de Fiel Cumplimiento de contrato.</li><li>3. Cancelación del Servicio.</li></ol>
5	Incumplir las condiciones de incorporación del sistema de cobro electrónico en los términos señalados en la cláusula décimo sexta.	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Caducidad del contrato.</li><li>2. Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos de Garantía de Fiel Cumplimiento de contrato.</li><li>3. Cancelación del Servicio.</li></ol>
6	La no implementación de la tecnología complementaria detallada en la cláusula novena de este contrato, bajo las condiciones allí descritas, en un plazo de 20 días hábiles posteriores a la fecha máxima acordada para su implementación.	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Caducidad del contrato.</li><li>2. Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos de Garantía de Fiel Cumplimiento de contrato.</li><li>3. Cancelación del Servicio.</li></ol>
7	El incumplimiento de cualquier compromiso contenido en la cotización del presente proceso	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Caducidad del contrato.</li><li>2. Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos de Garantía de Fiel Cumplimiento de contrato.</li><li>3. Cancelación del Servicio.</li></ol>
8	Incumplir las condiciones de reemplazo de flota	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Caducidad del contrato.</li></ol>

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

señaladas en el numeral 6.1	2. Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos de Garantía de Fiel Cumplimiento de contrato.  3. Cancelación del Servicio.	
-----------------------------	--	--

En caso de aplicarse la sanción de cancelación sea por la presente regulación u otra, el Ministerio por razones de interés público y buen servicio, podrá efectuar un nuevo proceso de contratación. Sin perjuicio de lo anterior, en caso de que así lo determine el Ministerio, el operador cancelado 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 aquellos casos en que el Ministerio determine por Resolución fundada, que el Operador deba seguir prestando los servicios mientras se desarrolla un proceso concursal, deberá en el mismo acto determinar los términos y el plazo por el cual se extenderá dichos servicios, aplicándose las "Condiciones de operación para servicios cancelados respecto de los que disponga dar continuidad y para servicios terminados anticipadamente".

Una vez que dejen de operar los servicios prestados en base a lo establecido en el párrafo anterior, el Ministerio deberá ajustar el subsidio, por la diferencia existente entre la cantidad de kilómetros comerciales que se consideraron en el Plan Operacional Base para el cálculo del subsidio, y la cantidad de kilómetros comerciales resultantes luego de concluido el periodo de continuidad.<sup>5</sup>

Para aquellos casos en que luego de concluido el proceso de cancelación de servicios, el Ministerio determine que los servicios cancelados no deben seguir prestándose, deberá emitir un acto administrativo ajustando los subsidios, por la diferencia existente entre la cantidad de kilómetros comerciales que se consideraron en el Plan Operacional Base para el cálculo del subsidio, y la cantidad de kilómetros comerciales resultante luego de que se haga efectiva la sanción de cancelación.

En base a la proporción de la diferencia de kilómetros comerciales, se realizará un descuento tanto en el subsidio fijo como en el subsidio variable, donde aquel descuento se calculará de la siguiente manera:

$$D = \left( 1 - \frac{\sum KM_{S_i}}{KM_T} \right) \times 100$$

Donde:

$KM_T$  = Es la cantidad de kilómetros comerciales de un mes tipo del programa de operación vigente.

$KM_{S_i}$  = Es la cantidad de kilómetros comerciales de un mes tipo del servicio i, del programa de operación vigente.

<sup>5</sup> Entiéndase por concluido el periodo de continuidad en aquella fecha en que comiencen a operar los servicios resultantes de un nuevo proceso de contratación, fecha que deberá ser comunicada al operador con al menos 5 días hábiles de anticipación.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

Siendo el servicio i, aquel servicio cancelado.

Considerando lo anterior, los nuevos montos de subsidio serán:

$$\text{Nuevo Subsidio}_{M \text{ Fijo}} = \text{Subsidio}_{M \text{ Fijo}} \times D$$

$$\text{Nuevo Subsidio}_{M \text{ variable}} = \text{Subsidio}_{M \text{ variable}} \times D$$

Donde:

*Nuevo Subsidio<sub>M Fijo</sub>* = es la nueva componente del subsidio mensual correspondiente al mes M, producto del descuento de servicios cancelados, destinada al financiamiento de flota.

*Nuevo Subsidio<sub>M variable</sub>* = es la nueva componente del subsidio mensual correspondiente al mes M, producto del descuento de servicios cancelados, destinada a la operación.

**b) De la amonestación por escrito de carácter grave:**

Podrá proceder la sanción de amonestación por escrito de carácter grave por parte de la Secretaría 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:

	<b>Incumplimiento</b>	<b>Sanción</b>	<b>Observación</b>
1	La entrega parcial o discordante de la información de seguimiento según lo definido en el "Nivel de Servicio de Integridad" según Resolución Exenta N° 1247/2015, que impidan el correcto cálculo de indicadores y obtención del Factor de Pago.	Descuento de un 5% sobre el Subsidio mensual.	En aquellos incumplimientos sancionados con un porcentaje de descuento al subsidio mensual, el descuento será aplicado al monto de subsidio, asociado al proceso de pago en curso, debiendo considerarse en cada proceso de pago, todos aquellos procesos que se encuentren totalmente afinados hasta 5 días hábiles anteriores al día en que se emita el informe con los montos correspondientes al pago del subsidio mensual.
2	No entregar dentro de plazo los documentos a que se refiere la cláusula Décima Segunda	Descuento de 1%, sobre el Subsidio mensual, por día de atraso.	
3	Cobro de tarifa superior a la establecida.	Descuento de 5%, sobre el Subsidio mensual.	
4	Presentar una flota inferior a la mínima establecida, en un mes.	Descuento de 10%, sobre el Subsidio mensual.	
5	No dar cumplimiento a la incorporación de los 10 buses en conformidad a la cláusula sexta	Cobro de los instrumentos de garantía.	
6	Incumplimiento del Plan de Mantenimiento de la flota	Cobro de los instrumentos de garantía.	Se entenderá, que un proceso se encuentra totalmente afinado
7	La no reposición de las garantías, de acuerdo a lo señalado en el	Descuento de 1% por cada dos días de atraso,	



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

	presente contrato; por cada dos días de atraso.	sobre el Subsidio mensual.	cuando, en la misma fecha en que se resuelve el último recurso administrativo pendiente, de aquellos consagrados en el artículo 59 de la Ley N° 19.880, o bien habiendo transcurrido los plazos para su deducción, sin que estos hayan sido deducidos.  Los descuentos que debiendo aplicarse al proceso de pago en curso, en conformidad a los párrafos precedentes, por cualquier razón no sean aplicados, deberán aplicarse al proceso de pago siguiente.
8	La interrupción no autorizada del servicio. Se entenderá por interrupción, el hecho que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio, igual o inferior a 0,05 durante un día, o diez días continuos con un indicador de frecuencia promedio diario del servicio inferior a 0,2, o cuarenta días continuos con un indicador de frecuencia promedio diario del servicio igual o superior a 0,2 e inferior a 0,4, o sesenta días continuos con un indicador de frecuencia promedio diario del servicio desde 0,4 y hasta 0,55 <sup>6</sup> .	Descuento de 10%, sobre el Subsidio mensual.	
9	No informar al Ministerio, dentro del plazo previsto, sobre la existencia de multas, fallos o medidas, de acuerdo a lo indicado en el literal aa) del punto 2.2.1 de este instrumento.	Descuento de 5%, sobre el Subsidio mensual.	
10	No acreditar ante el Ministerio en la forma y plazo previsto en el literal aa) del punto 2.2.1 de este instrumento, respecto del cumplimiento efectivo de las medidas, sanciones o multas decretadas por autoridades competentes por incumplimiento de obligaciones laborales o previsionales.	Descuento de 5%, sobre el Subsidio mensual.	
11	La acumulación de cinco (5) amonestaciones por escrito de carácter leve en el lapso de dos (2) meses o cada vez que se acumulen diez (10) en un plazo de tres (3) meses.	Descuento de 5%, sobre el Subsidio mensual.	
12	El incumplimiento de las obligaciones señaladas en las secciones denominadas "Datos e Información que se deberá transmitir y presentar al Ministerio".	Descuento de 10%, sobre el Subsidio mensual.	
13	No supervisar la continuidad del servicio AVL, según lo establecido en el punto 10.3	Descuento de 10% sobre el Subsidio mensual.	
14	Incumplimiento sistemático de un servicio. Se entenderá por incumplimiento sistemático de un servicio, el hecho de que un servicio presente un indicador de	Descuento de 1%, sobre el Subsidio mensual.	

<sup>6</sup> En el caso de los servicios tipo inyección y nocturno el descuento será aplicado al servicio troncal asociado.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

	frecuencia mensual ( $ICF_M^7$ ), igual o inferior a 0,7 <sup>7</sup> .	
15	Incumplimiento sistemático de un período. Se entenderá por incumplimiento sistemático de un período, el hecho que, en un período determinado, se presente un indicador mensual de frecuencia, igual o inferior a 0,5 <sup>8</sup> . Para el cálculo del indicador anteriormente descrito, se hará un promedio simple por período de los indicadores de frecuencia desagregados de todos los servicios, sentidos, y tipo de día en el mes.	Descuento de 1%, sobre el Subsidio mensual.
16	La no presentación, dentro de plazo que establecerá el Ministerio en la Resolución Exenta N° 1247 de 2015 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Acreditación, de la información mencionada en el punto 4.	Descuento de 10%, sobre el Subsidio mensual.
17	Incumplimiento diario de un servicio. Se entenderá por incumplimiento diario, el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia diario de servicio, igual o inferior a 0,5 <sup>9</sup> .	Descuento de 1%, sobre el Subsidio mensual.
18	El incumplimiento de las obligaciones señaladas en la cláusula novena.	Descuento de 10%, sobre el Subsidio mensual.
19	En caso de comprobarse que el contratado ha alterado y/o permitido la alteración de los equipos, sistemas y/o de las plataformas de apoyo con que opera, afectando la información declarada en ellos para obtener mayores cumplimientos en la operación mensual de los servicios de transporte prestados.	Descuento de 50%, sobre el Subsidio mensual.
20	En caso de comprobarse que la información de tracking, expediciones o indicadores mensuales entregados, resulten discordantes con medios de prueba válidos para el Ministerio (ej. Actas de Fiscalización entre otros), y que los resultados de cumplimiento mensual resultan ser inferiores a los informados.	Descuento de 50%, sobre el Subsidio mensual.

<sup>7</sup> Se excluyen de esta cláusula los servicios tipo inyección y nocturno.

<sup>8</sup> Se excluyen de esta cláusula los servicios tipo inyección y nocturno.

<sup>9</sup> Se excluyen de esta cláusula los servicios tipo inyección y nocturno.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

21	No cumplir con el Plan de Mantenimiento presentado por el contratado, conforme a lo exigido en el Anexo N° 12.1 de los Términos de Referencia.	Descuento de 50%, sobre el Subsidio mensual.
22	No entregar el informe del estado de los elementos técnicos del bus, el cual deberá ser validado por una empresa auditora externa, conforme indica el Anexo N°7 de los presentes Términos de Referencia.	Descuento de 50%, sobre el Subsidio mensual.

**c) De la amonestación por escrito de carácter leve:**

Podrá proceder la sanción de amonestación por escrito de carácter leve por parte del Secretaría 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		Monto Multa
1	La no presentación de la información de tracking e indicadores, dentro de los plazos establecidos en la Resolución Exenta N° 1247 de 2015, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.	Cobro de un monto de 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 1247 de 2015 ya señalada y sus modificaciones.	Cobro de un monto de 10 UF.
3	Todo otro incumplimiento que no sea susceptible de ser sancionado con la caducidad o amonestación por escrito de carácter grave establecidas precedentemente, será sancionado por la Secretaría Regional con la medida de amonestación por escrito, previo proceso administrativo, salvo aquellos incumplimientos cuya infracción esté expresamente establecida en el D.S. N° 212 de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.	Multa de un monto de 5 UF.
4	No acreditar la entrega de uniformes y tarjeta de identificación en los plazos, características o composición que dicta la respectiva resolución de la Secretaría Regional. Hasta el décimo día hábil del mes posterior al que corresponde la entrega.	Multa de 2 U.F. por cada bus de la flota inscrita.
5	No velar por el correcto uso del uniforme y tarjeta de identificación por los conductores de la línea.	Multa por un monto de 3 U.F. por cada evento.

Los valores señalados en UF en las tablas anteriores se consideran al momento en que se incurre en la infracción.

**14.3 DE LAS MULTAS**

Las multas serán descontables del estado de pago del subsidio correspondiente al mes en que se notifique la resolución que le pone término al procedimiento administrativo sancionatorio imponiendo la sanción o al mes siguiente, en caso que así lo determinare la Secretaría Regional o la Subsecretaría de Transportes, según corresponda, en la

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

resolución que aplique la sanción. En su defecto, el pago de las multas deberá efectuarse a través del depósito del monto correspondiente a la cuenta corriente bancaria de la Subsecretaría de Transportes, conforme al detalle que se informará en el acto administrativo respectivo. En caso que ninguna de las formas de pago de multa sea aplicable, se pagarán con cargo a la garantía de fiel cumplimiento de contrato, señalada en la cláusula décima tercera de este instrumento.

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 de acuerdo a las disposiciones de la presente resolución, incluido los relativos a los aspectos laborales y previsionales de quienes intervengan en la prestación de estos en calidad de conductores.

**CLÁUSULA DÉCIMO QUINTA: CONDICIONES DE OPERACIÓN PARA SERVICIOS CANCELADOS RESPECTO DE LOS QUE DISPONGA DAR CONTINUIDAD Y PARA SERVICIOS TERMINADOS ANTICIPADAMENTE**

Para aquellos servicios que luego de ser caducados el respectivo contrato, el Ministerio disponga que deben seguir operando mientras se efectúa un nuevo proceso de contratación en conformidad a lo establecido en el literal a) del punto 14.2 de este instrumento, se aplicaran las siguientes condiciones de operación especiales.

**15.1** Debe entenderse incorporado el siguiente párrafo al final del punto 12.1 de este contrato sobre "fórmula de pago":

*"El resultado del subsidio mensual derivado de la aplicación del presente punto, deberá ser reajustado haciendo los descuentos correspondientes a todas las sanciones que se encuentren totalmente afinadas, en los mismos términos y plazos indicados en el primer párrafo del punto 14.3 del contrato aplicable a las multas."*

**15.2** La tabla de sanciones contenida en el literal a) del punto 14.2 será reemplazada, para los casos que se especifican, por la siguiente:

- a) Para servicios cancelados a los que se haya resuelto dar continuidad, los incumplimientos asociados inicialmente a la sanción de cancelación de servicio, serán sancionados conforme a la siguiente tabla:

	<b>Incumplimiento</b>	<b>Sanción</b>	<b>Observación</b>
1	El abandono de la prestación de los servicios de la unidad de negocio sin causa justificada, ni aprobada por el Ministerio.  Por abandono se entiende el hecho de que el servicio presente: un indicador de frecuencia diario del servicio por un mes completo, 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,	Descuento de un 10% por servicio abandonado, sobre el Subsidio mensual.	El descuento será aplicado al monto de subsidio, asociado al proceso de pago en curso.  Debiendo considerarse en cada proceso de pago, todos aquellos procesos que se encuentren totalmente afinados, procediendo los mismos términos y plazos indicados en el primer párrafo del punto 14.3 de este contrato aplicable a las multas.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

	inferior a 0,2; o 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.		Se entenderá, que un proceso se encuentra totalmente afinado cuando, en la misma fecha en que se resuelve el último recurso administrativo pendiente, de aquellos consagrados en el artículo 59 de la Ley N° 19.880, o bien habiendo transcurridos los plazos para su deducción, sin que estos hayan sido deducidos.  Los descuentos que debiendo aplicarse al proceso de pago en curso, en conformidad a los párrafos precedentes, por cualquier razón no sean aplicados, deberán aplicarse al proceso de pago siguiente.
2	La cesión del contrato sin autorización previa del Ministerio.	Descuento de 100% sobre el Subsidio mensual.	
3	La remoción o desactivación total del sistema AVL.	Descuento de 100% sobre el Subsidio mensual.	
4	La acumulación de cinco (5) amonestaciones por escrito de carácter grave en el período de tres (3) meses.	Descuento de 100% sobre el Subsidio mensual.	
5	Incumplir las condiciones de incorporación del sistema de cobro electrónico en los términos señalados en la cláusula décimo sexta	Descuento de 100% sobre el Subsidio mensual.	
6	El incumplimiento de cualquier compromiso contenido en la cotización del presente proceso	Descuento de 100% sobre el Subsidio mensual.	
7	Incumplir las condiciones de reemplazo de flota señaladas en el numeral 6.1	Descuento de 100% sobre el Subsidio mensual.	

**15.3** A los servicios cancelados a los que se haya resuelto dar continuidad y para aquellos terminados anticipadamente y mientras dicho término se haga efectivo, no les será aplicable la cláusula decimoprimera de este contrato.

**CLÁUSULA DÉCIMO SEXTA: SOBRE SISTEMAS DE COBRO ELECTRÓNICO DE TARIFAS**

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, podrá contratar el servicio de cobro electrónico de tarifas para el transporte público<sup>10</sup>, con el objeto de ser implementado en la zona y/o servicios regulados mediante este proceso de contratación y que, por consiguiente, el Operador de Transporte se obliga a aceptar y generar las condiciones necesarias para su materialización en los términos que este Ministerio determine. Dichos términos y condiciones podrán ser establecidos mediante acto administrativo de la Subsecretaría de Transportes.

Adicionalmente, el operador de transporte deberá procurar mantener el cuidado necesario del equipamiento tecnológico embarcado, entre ellos los validadores de medios de acceso, las consolas de administración, los dispositivos de fiscalización o cualquier otro tipo de equipamiento que se pudiera implementar en el futuro. En estos términos

<sup>10</sup> En este caso, los costos asociados a su implementación y operación serán responsabilidad del Ministerio.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

el operador de recaudo podrá además coordinar en conjunto con el operador de transporte las actividades de mantenimiento necesarias para el correcto funcionamiento de dicho equipamiento.

**CLÁUSULA DÉCIMO SÉPTIMA: 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, la controversia se resolverá aplicando el presente contrato y los respectivos términos de referencia 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 DÉCIMO OCTAVA: 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 NOVENA : TÉRMINO ANTICIPADO DEL CONTRATO**

El Ministerio, sin perjuicio de lo dispuesto en las sanciones establecidas en el presente proceso para prestar el servicio de operación del transporte público urbano en la ciudad de Punta Arenas, de la región de Magallanes y de la Antártica Chilena, podrá poner término anticipado al contrato, por las causales que se mencionan a continuación:

- 1) Resciliación o mutuo acuerdo entre las partes.
- 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 numeral 1º, literales c) y d) del artículo 57 de la ley N°20.720.
- 3) Por exigirlo el interés público o la seguridad nacional.

**CLÁUSULA VIGÉSIMA: NORMATIVA APLICABLE**

A este proceso y en la ejecución del contrato, le son aplicables las disposiciones contenidas en los Términos de Referencia, en este contrato y sus anexos, sus modificaciones y aclaraciones, y la normativa general que resulte aplicable, así como aquellas referidas al cumplimiento de normas técnicas y de emisión de contaminantes.

**CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMERA: 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 SEGUNDA: PERSONERÍA**

El nombramiento de don Juan Carlos Muñoz Abogabir como Ministro de Transportes y Telecomunicaciones consta en Decreto Supremo N° 71, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, de fecha 11 de marzo de 2022.



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

La personería de don Jaime Erico Fierro Álvarez para representar a Sociedad de Transportes Vía Alerce S.A., consta en Reducción a Escritura Pública de Acta de Sesión Extraordinaria de Directorio, otorgada con fecha 17 de septiembre de 2024, ante el Notario Público don Felipe San Martín Schröder, titular de la Segunda Notaría de Puerto Montt.

**CLÁUSULA VIGÉSIMO TERCERA: EJEMPLARES**

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

**FDO: JUAN CARLOS MUÑOZ ABOGABIR, MINISTRO DE TRANSPORTES TELECOMUNICACIONES; FDO: JAIME ERICO FIERRO ÁLVAREZ, REPRESENTANTE LEGAL DE SOCIEDAD DE TRANSPORTES VÍA ALERCE S.A., OPERADOR.**

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**ANEXO N°1: DEFINICIONES**

Para el presente proceso de contratación, las siguientes palabras y expresiones tendrán el significado que se presenta 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 1º de enero y termina el 31 de diciembre.
- b) **Bienes afectos:** Buses - y equipamiento tecnológico a bordo de estos - inscritos por un Operador de Servicios de Transporte Público Urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, en el Registro de Bienes Afectos creado por la Ley N°18.696.
- 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) **Cesión de derechos:** Instrumento mediante el cual un Operador de Servicios de Transporte Público Urbano remunerado en la ciudad de Punta Arenas, en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional, pacta con un tercero – Suministrador o arrendador de buses -la cesión de los créditos que emanen del contrato suscrito entre él y el Ministerio, para la prestación de servicios de transporte público de pasajeros en el marco de dicho Programa.
- e) **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.
- f) **Contrato:** Contrato de otorgamiento de subsidio para a la prestación del servicio de transporte público urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, Región de Magallanes y de la Antártica chilena, suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Operador de Servicios de Transporte Público de Pasajeros.
- g) **Días:** Salvo que se exprese de otra forma, los plazos establecidos en los presentes Términos de Referenciase entenderán de días corridos, esto es, considerando los días hábiles e inhábiles. En caso que un plazo de días venza un día inhábil, éste se entenderá prorrogado hasta el día hábil siguiente.
- h) **Día hábil:** Todos los días entre lunes y viernes (ambos inclusive), excepto festivos.
- i) **Día inhábil:** Todos los días sábados, domingos y festivos.
- j) **DTPR:** División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes.
- 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 determine la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.
- 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.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- 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 el operador de transporte requiere para cumplir el programa de operación, según lo señalado en los presentes Términos de Referencia.
- o) **Flota inscrita:** Es la cantidad de flota registrada por el operador de transporte en el Registro Nacional de Transporte Público de Pasajeros para los servicios a operar. No debe ser inferior a la Flota mínima del programa operacional, lo que estará sujeto a sanciones.
- p) **Flota reserva:** Corresponde a un porcentaje de la cantidad de flota mínima que, según la Resolución N°335 de 2017, del Ministerio de Transportes y telecomunicaciones, no debe exceder el 25% de la flota mínima y varía según características propias de cada sistema. Esta flota está orientada a cumplir con el plan de operaciones en situaciones donde la flota mínima deba someterse a mantenimiento o alguna eventualidad que deba sacarlo de operación por periodos de tiempo específicos.
- q) **Frecuencia:** Cantidad de veces que el servicio transita en una unidad de tiempo.
- r) **Frecuencia Exigida:** Es la cantidad de expediciones exigidas para cada servicio por sentido, en un período en un tipo de día, según el Programa de Operación vigente.
- s) **Frecuencia Observada:** Es la cantidad de expediciones válidas realizadas, para cada servicio por sentido, en un período en un tipo de día.
- t) **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.
- u) **Integridad:** Se entenderá por registro integro en el tracking, aquel que contiene todos sus campos en los rangos definidos en el punto 2.4 para la Tabla N° 1 de la Resolución Exenta 1247/2015 y sus modificaciones. Que además la fecha-hora de los eventos GPS se encuentren dentro del periodo analizado y las coordenadas de los eventos GPS se encuentren en la zona de operación del servicio definidas en el instructivo de interpolación.
- v) **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.
- w) **Itinerario:** Son las horas a las cuales los servicios pasan por diferentes puntos a lo largo del recorrido.
- x) **Kilómetros Comerciales:** Se entenderá como el producto de la longitud del trazado definida en el Programa de Operación, por la frecuencia exigida, en el Programa de Operación vigente.
- y) **Mes:** Cada uno de las 12 partes en que se encuentra dividido el año, pudiendo haber meses de 28, 29, 30 o 31 días.
- z) **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.
- aa) **Ministerio o M.T.T.:** Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- bb) **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.



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- cc) 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.
- dd) Programa de Operación:** Es el conjunto de parámetros que definen las condiciones de operación específicas para el servicio de transporte público que conforma el contrato a que de origen al presente proceso; que incluye a lo menos frecuencias, trazados, entre otros, y que se encuentra establecido en el Anexo N° 2 de este contrato.
- ee) Programa de Operación base:** Corresponde al programa de operación definido en el Anexo N° 2 de este contrato.
- ff) 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 de operación 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.
- gg) 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.
- hh) Punto de Control de Regularidad:** Se entenderá por punto de control de regularidad el utilizado para medir los intervalos de pasada entre vehículos consecutivos.
- ii) Punto de Control de Puntualidad:** Se entenderá por punto de control de puntualidad el utilizado para controlar el horario de pasada de un bus.
- jj) Recorrido:** Es la secuencia de calles, en las cuales se debe seguir el trazado de los servicios de transporte, el que puede ser troncal o variante.
- kk) Regularidad:** Se entenderá en los términos definidos en el indicador de la sección 5.4.2.
- ll) 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.
- mm) Secretaría Regional:** Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.
- nn) Servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, Región de Magallanes y de la Antártica chilena, en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional:** Corresponde al servicio para prestar servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, Región de Magallanes y de la Antártica, en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el cual considera, por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas parámetros técnicos y operacionales y otras exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como tarifas, estructuras tarifarias, programación vial, regularidad, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos o administrativos, entre otros, a los cuales cada uno de los servicios de transporte público con buses, Operadores, y vehículos que operen en este servicio deberán sujetarse.
- oo) Servicio o servicio de transporte:** Se refiere al transporte público remunerado de pasajeros realizado por el operador de transporte con uno o más buses o taxibuses, por ciertas vías públicas que constituyen su trazado,

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

con el objeto de desplazar a personas en los tramos e intermedios a que se hace referencia en los presentes Términos de Referencia. Los servicios están compuestos por trazados en sentidos de ida y/o regreso. El servicio tendrá un nombre y/o número identificador.

- pp) Servicio Nocturno:** Corresponde a un servicio cuya operación se da única y exclusivamente en horario nocturno definido por la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectiva.
- qq) Servicio variante o variante:** Servicio cuyo trazado comparte similitud con el trazado de otro servicio considerado como principal, pero difiere de éste en ciertas zonas.
- rr) Sistema AVL:** AVL es el acrónimo de Automatic Vehicle Location, en español: Localización Automática de Vehículos. Corresponde al conjunto de equipos (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.
- ss) Sistema de Coordenadas:** El sistema de coordenadas que utiliza el Ministerio 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 geográfica deberá estar adscrita a este sistema.
- tt) Subsecretaría:** Subsecretaría de Transportes.
- uu) Tarifa:** Valor que deben pagar los usuarios por el uso del sistema de transporte público de pasajeros.
- vv) Tipo de día:** Para efectos de la operación, se consideran 3 tipos de día: laboral (lunes a viernes, ambos incluidos), sábado y domingo-festivos.
- ww) 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.
- xx) 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. Podrá existir un trazado en sentido ida y otro de regreso.
- yy) Unidad de Negocio:** Corresponde al conjunto de servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestado por un Operador de Transporte.
- zz) Usuario:** Persona que accede o busca acceder a los servicios de transporte público previo pago, cuando corresponde, de la tarifa correspondiente.
- aaa) Vacancia:** Situación que se produce en el caso que no sea posible suscribir el contrato de otorgamiento de subsidio para la prestación del servicio de transporte público urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, Región de Magallanes y de la Antártica chilena, en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional, con el futuro contratado; o cualquier situación que no permita la prestación del servicio y que no se encuentre expresamente contemplada en estos Términos de Referencia.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**ANEXO N°2: PROGRAMA DE OPERACIÓN**

El Programa de Operación considera un total de 2.505.824 kilómetros comerciales anuales, tomando como base, lo realizado durante todo el año 2023.

**a) Descripción de los servicios**

Código	Sentido	Origen	Destino	Distancia total
1	Ida	Archipiélago de Chiloé	Hospital Regional (CADI UMAG)	17,00
1	Regreso	Hospital Regional (CADI UMAG)	Archipiélago de Chiloé	16,10
2	Ida	Villa Nelda Panicucci	Zona Franca	19,10
2	Regreso	Zona Franca	Villa Nelda Panicucci	16,80
5	Ida	Villa Nelda Panicucci	Zona Franca	20,00
5	Regreso	Zona Franca	Villa Nelda Panicucci	17,50
9	Ida	Villa Nelda Panicucci	Hospital Regional (CADI UMAG)	17,80
9	Regreso	Hospital Regional (CADI UMAG)	Villa Nelda Panicucci	17,30
6	Ida	Archipiélago de Chiloé	Hospital Regional (CADI UMAG)	14,80
6	Regreso	Hospital Regional (CADI UMAG)	Archipiélago de Chiloé	13,90
6V	Ida	Archipiélago de Chiloé	Hospital Regional (CADI UMAG)	17,80
6V	Regreso	Hospital Regional (CADI UMAG)	Archipiélago de Chiloé	17,80
8	Ida	Archipiélago de Chiloé	Hospital Regional (CADI UMAG)	15,70
8	Regreso	Hospital Regional (CADI UMAG)	Archipiélago de Chiloé	15,00
VH	Ida	Pueblos Unidos	Hospital Regional (CADI UMAG)	10,30
VH	Regreso	Hospital Regional (CADI UMAG)	Pueblos Unidos	9,84

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**b) Trazado de los servicios****DETALLE DEL SERVICIO (1 - IDA)**

Servicio	Sentido	Origen	Destino
1	IDA	Archipiélago de Chiloé	Hospital Regional

<b>INICIO DEL SERVICIO</b>	Archipiélago de Chiloé
<b>FIN DEL SERVICIO</b>	Hospital Regional (CADI UMAG)

**DETALLE DEL TRAZADO**

Nro	CALLE	COMUNA
1	Archipiélago de Chiloé (Dalcahue con Avenida Canal de Chacao)	Punta Arenas
2	Avenida Canal de Chacao	Punta Arenas
3	Patagona	Punta Arenas
4	Avenida Pueblos Unidos	Punta Arenas
5	Manuel Rodríguez	Punta Arenas
6	Avenida Presidente Jorge Alessandri Rodríguez	Punta Arenas
7	José Martínez de Aldunate	Punta Arenas
8	Avenida Independencia (Sur)	Punta Arenas
9	21 de mayo	Punta Arenas
10	Plaza Gobernador Benjamín Muñoz Gamero	Punta Arenas
11	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
12	Diagonal Don Bosco	Punta Arenas
13	Avenida Presidente Manuel Bulnes (Oriente)	Punta Arenas
14	Angamos	Punta Arenas
15	General Estanislao del Canto	Punta Arenas
16	Sargento Juan de Dios Aldea	Punta Arenas
17	Manuel Aguilar	Punta Arenas
18	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Oriente)	Punta Arenas
19	Carlos Condell	Punta Arenas
20	Avenida Circunvalación General Ramon Cañas Montalva	Punta Arenas
21	Capitán Juan Guillemos	Punta Arenas
22	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Oriente)	Punta Arenas
23	Avenida Los Flamencos	Punta Arenas
24	Hospital Regional (CADI UMAG)	Punta Arenas

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**DETALLE DEL SERVICIO (1 - REGRESO)**

<b>Servicio</b>	<b>Sentido</b>	<b>Origen</b>	<b>Destino</b>
1	REGRESO	Hospital Regional (CADI UMAG)	Archipiélago de Chiloé

<b>INICIO DEL SERVICIO</b>	Hospital Regional (CADI UMAG)
<b>FIN DEL SERVICIO</b>	Archipiélago de Chiloé

**DETALLE DEL TRAZADO**

<b>Nro</b>	<b>CALLE</b>	<b>COMUNA</b>
1	Hospital Regional (CADI UMAG)	Punta Arenas
2	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Poniente)	Punta Arenas
3	Capitán Juan Guillemos	Punta Arenas
4	Avenida Circunvalación General Ramón Cañas Montalva	Punta Arenas
5	Carlos Condell	Punta Arenas
6	Avenida Presidente 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	Avenida Independencia (Norte)	Punta Arenas
18	Avenida Presidente Salvador Allende Gossens (Norte)	Punta Arenas
19	José Martínez de Aldunate	Punta Arenas
20	Avenida Presidente Jorge Alessandri Rodríguez	Punta Arenas
21	Manuel Rodríguez	Punta Arenas
22	Avenida Pueblos Unidos	Punta Arenas
23	Patagona	Punta Arenas
24	Avenida Canal de Chacao	Punta Arenas
25	Archipiélago de Chiloé (Dalcahue con Avenida Canal de Chacao)	Punta Arenas

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**DETALLE DEL SERVICIO (2 - IDA)**

Servicio	Sentido	Origen	Destino
2	IDA	Villa Nelda Panicucci	Zona Franca

<b>INICIO DEL SERVICIO</b>	Villa Nelda Panicucci
<b>FIN DEL SERVICIO</b>	Zona Franca

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Villa Nelda Panicucci (Alcalde Carlos González Yaksic Con Alcalde Juan Poblete)	Punta Arenas
2	José Agüero vera	Punta Arenas
3	Eusebio Lillo	Punta Arenas
4	Avenida Presidente Pedro Aguirre Cerda	Punta Arenas
5	Avenida Presidente José Martínez de Aldunate	Punta Arenas
6	Ramón Carnicer	Punta Arenas
7	Eusebio Lillo	Punta Arenas
8	Avenida Presidente Salvador Allende Gossens (Norte)	Punta Arenas
9	Avenida Circunvalación General Ramón Cañas Montalva	Punta Arenas
10	Juan Ladrillero	Punta Arenas
11	Mar de Chile	Punta Arenas
12	Océano Pacífico	Punta Arenas
13	Pedro Bórquez Saldivia	Punta Arenas
14	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva	Punta Arenas
15	Avenida Presidente Salvador Allende Gossens (Sur)	Punta Arenas
16	Avenida Independencia (Sur)	Punta Arenas
17	21 de mayo	Punta Arenas
18	Plaza Gobernador Benjamín Muñoz Gamero	Punta Arenas
19	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
20	Diagonal Don Bosco	Punta Arenas
21	Avenida Presidente Manuel Bulnes (Oriente)	Punta Arenas
22	Angamos	Punta Arenas
23	General Estanislao del Canto	Punta Arenas
24	Cirujano Videla	Punta Arenas
25	Rómulo Correa	Punta Arenas
26	Avenida Circunvalación General Ramón Cañas Montalva	Punta Arenas
27	Capitán Juan Guillemos	Punta Arenas
28	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Oriente)	Punta Arenas
29	Coronel José De Los Santos Mardones	Punta Arenas
30	Avenida España	Punta Arenas
31	Avenida Presidente Manuel Bulnes (Oriente)	Punta Arenas
32	Avenida Costanera del Estrecho	Punta Arenas
33	Avenida Norte Sur (Zona Franca)	Punta Arenas
34	Avenida Oriente Poniente (Zona Franca)	Punta Arenas
35	Zona Franca (Avenida Oriente Poniente con Avenida 2 Poniente)	Punta Arenas

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**DETALLE DEL SERVICIO (2 - REGRESO)**

Servicio	Sentido	Origen	Destino
2	REGRESO	Zona Franca	Villa Neda Panicucci

<b>INICIO DEL SERVICIO</b>	Zona Franca
<b>FIN DEL SERVICIO</b>	Villa Nelda Panicucci

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

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**DETALLE DEL SERVICIO (5 - IDA)**

Servicio	Sentido	Origen	Destino
5	IDA	Villa Nelda Panicucci	Zona Franca

<b>INICIO DEL SERVICIO</b>	Villa Nelda Panicucci
<b>FIN DEL SERVICIO</b>	Zona Franca

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Villa Nelda Panicucci (Alcalde Carlos González Yaksic con Alcalde Juan Poblete Silva)	Punta Arenas
2	Alcalde José Agüero Vera	Punta Arenas
3	Eusebio Lillo	Punta Arenas
4	Ramón Carnicer	Punta Arenas
5	Avenida Circunvalación General Ramón Cañas Montalva	Punta Arenas
6	Juan Ladrillero	Punta Arenas
7	Mar de Chile	Punta Arenas
8	Océano Pacífico	Punta Arenas
9	Pedro Bórquez Saldivia	Punta Arenas
10	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva	Punta Arenas
11	Avenida Presidente Salvador Allende Gossens (Sur)	Punta Arenas
12	Avenida Independencia (Sur)	Punta Arenas
13	21 de Mayo	Punta Arenas
14	Plaza Gobernador Benjamín Muñoz Gamero	Punta Arenas
15	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
16	Diagonal Don Bosco	Punta Arenas
17	Avenida Presidente Manuel Bulnes (Oriente)	Punta Arenas
18	Angamos	Punta Arenas
19	General Estanislao del Canto	Punta Arenas
20	Sargento Juan de Dios Aldea	Punta Arenas
21	Manuel Aguilar	Punta Arenas
22	Naturalista Jean Baptiste Lemarck	Punta Arenas
23	Naturalista Charles Darwin	Punta Arenas
24	General Estanislao del Canto	Punta Arenas
25	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva	Punta Arenas
26	Rómulo Correa	Punta Arenas
27	Avenida Circunvalación General Ramón Cañas Montalva	Punta Arenas
28	Capitán Juan Guillemos	Punta Arenas
29	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Oriente)	Punta Arenas
30	Avenida Los Flamencos	Punta Arenas
31	Avenida Presidente Manuel Bulnes (Oriente)	Punta Arenas
32	Avenida Costanera del Estrecho	Punta Arenas
33	Avenida Norte Sur (Zona Franca)	Punta Arenas
34	Avenida Oriente Poniente (Zona Franca)	Punta Arenas
35	Zona Franca (Avenida Oriente Poniente con Avenida 2 Poniente)	Punta Arenas

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**DETALLE DEL SERVICIO (5 - REGRESO)**

Servicio	Sentido	Origen	Destino
5	REGRESO	Zona Franca	Villa Nelda Panicucci

<b>INICIO DEL SERVICIO</b>	Zona Franca
<b>FIN DEL SERVICIO</b>	Villa Nelda Panicucci

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Zona Franca (Avenida 2 Poniente con Calle 1 Norte)	Punta Arenas
2	Avenida 2 Poniente (Zona Franca)	Punta Arenas
3	Avenida Presidente Manuel Bulnes (Poniente)	Punta Arenas
4	Avenida Los Flamencos	Punta Arenas
5	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Poniente)	Punta Arenas
6	Capitán Juan Guillermos	Punta Arenas
7	Avenida Circunvalación General Ramón Cañas Montalva	Punta Arenas
8	Rómulo Correa	Punta Arenas
9	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Poniente)	Punta Arenas
10	Teniente Serrano	Punta Arenas
11	José Velásquez	Punta Arenas
12	General Estanislao del Canto	Punta Arenas
13	Naturalista Charles Darwin	Punta Arenas
14	Naturalista Jean Baptiste Lemarck	Punta Arenas
15	Manuel Aguilar	Punta Arenas
16	Sargento Juan de Dios Aldea	Punta Arenas
17	General Juan 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	Avenida Independencia (Norte)	Punta Arenas
26	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Oriente)	Punta Arenas
27	Pedro Bórquez Saldivia	Punta Arenas
28	Océano Pacífico	Punta Arenas
29	Mar de Chile	Punta Arenas
30	Juan Ladrillero	Punta Arenas
31	Avenida Circunvalación General Ramón Cañas Montalva	Punta Arenas
32	Ramón Carnicer	Punta Arenas
33	Eusebio Lillo	Punta Arenas
34	Avenida Pedro Aguirre Cerda	Punta Arenas
35	Alcalde Carlos González Yaksic	Punta Arenas
36	Villa Nelda Panicucci (Alcalde Carlos González Yaksic con Alcalde Juan Poblete Silva)	Punta Arenas

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**DETALLE DEL SERVICIO (9 - IDA)**

Servicio	Sentido	Origen	Destino
9	IDA	Villa Neida Panicucci	Hospital Regional

<b>INICIO DEL SERVICIO</b>	Villa Neida Panicucci
<b>FIN DEL SERVICIO</b>	Hospital Regional (CADI UMAG)

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Villa Nelda Panicucci (Alcalde Carlos González Yaksic con Alcalde Juan Poblete Silva)	Punta Arenas
2	Alcalde José Agüero Vera	Punta Arenas
3	Eusebio Lillo	Punta Arenas
4	Avenida Presidente Pedro Aguirre Cerda	Punta Arenas
5	Avenida José Martínez de Aldunate (Oriente)	Punta Arenas
6	Avenida Presidente Salvador Allende Gossens (Norte)	Punta Arenas
7	Eusebio Lillo	Punta Arenas
8	Pedro Bórquez Saldivia	Punta Arenas
9	Océano Pacífico	Punta Arenas
10	Mar de Galilea	Punta Arenas
11	Océano Atlántico	Punta Arenas
12	Calle Pública	Punta Arenas
13	Capitán Ignacio Carrera Pinto	Punta Arenas
14	José Ignacio Zenteno	Punta Arenas
15	Monseñor José Fagnano	Punta Arenas
16	Arauco	Punta Arenas
17	Avenida Independencia (Sur)	Punta Arenas
18	21 de Mayo	Punta Arenas
19	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
20	Diagonal Don Bosco	Punta Arenas
21	Avenida Presidente Manuel Bulnes (Oriente)	Punta Arenas
22	José Miguel Carrera	Punta Arenas
23	Avenida España (Oriente)	Punta Arenas
24	Capitán Juan Guillemos	Punta Arenas
25	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Oriente)	Punta Arenas
26	Hornillas	Punta Arenas
27	Esteban Capkovic Martinic	Punta Arenas
28	Avenida Manantiales	Punta Arenas
29	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Oriente)	Punta Arenas
30	Avenida Los Flamencos	Punta Arenas
31	Hospital Regional (CADI UMAG)	Punta Arenas

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**DETALLE DEL SERVICIO (9 - REGRESO)**

Servicio	Sentido	Origen	Destino
9	REGRESO	Hospital Regional	Villa Neida Panicucci

<b>INICIO DEL SERVICIO</b>	Hospital Regional (CADI UMAG)
<b>FIN DEL SERVICIO</b>	Villa Neida Panicucci

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Hospital Regional (CADI UMAG)	Punta Arenas
2	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Poniente)	Punta Arenas
3	Avenida Manantiales	Punta Arenas
4	Esteban Capkovic Martinic	Punta Arenas
5	Hornillas	Punta Arenas
6	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Poniente)	Punta Arenas
7	Capitán Juan Guillemos	Punta Arenas
8	José Ignacio Zenteno	Punta Arenas
9	Diagonal Universidad	Punta Arenas
10	Patagona	Punta Arenas
11	Pasaje Bermúdez	Punta Arenas
12	Arauco	Punta Arenas
13	Maipú	Punta Arenas
14	Chiloé	Punta Arenas
15	Avenida Independencia (Norte)	Punta Arenas
16	Arauco	Punta Arenas
17	Moseñor José Fagnano	Punta Arenas
18	José Ignacio Zenteno	Punta Arenas
19	Capitán Ignacio Carrera Pinto	Punta Arenas
20	Calle Pública	Punta Arenas
21	Océano Atlántico	Punta Arenas
22	Mar de Las Antillas	Punta Arenas
23	Océano Pacífico	Punta Arenas
24	Pedro Bórquez Saldivia	Punta Arenas
25	Eusebio Lillo	Punta Arenas
26	Avenida Presidente Salvador Allendes Gossens (Sur)	Punta Arenas
27	Avenida José Martínez de Aldunate (Poniente)	Punta Arenas
28	Avenida Presidente Pedro Aguirre Cerda	Punta Arenas
29	Alcalde Carlos González Yaksic	Punta Arenas
30	Villa Nelda Panicucci (Alcalde Carlos González Yaksic con Alcalde Juan Poblete Silva)	Punta Arenas

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**DETALLE DEL SERVICIO (6 - IDA)**

Servicio	Sentido	Origen	Destino
6	IDA	Archipiélago de Chiloé	Hospital Regional

<b>INICIO DEL SERVICIO</b>	Archipiélago de Chiloé
<b>FIN DEL SERVICIO</b>	Hospital Regional (CADI UMAG)

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Archipiélago de Chiloé (Dalcahue con Linao)	Punta Arenas
2	Avenida Ancud	Punta Arenas
3	Manuel Rodríguez	Punta Arenas
4	Avenida Presidente Jorge Alessandri Rodríguez	Punta Arenas
5	Simón Bolívar	Punta Arenas
6	Avenida Presidente Pedro Aguirre Cerda	Punta Arenas
7	Arturo Prat Chacón	Punta Arenas
8	Francisco Javier Reyna	Punta Arenas
9	José Ignacio Zenteno	Punta Arenas
10	Bellavista	Punta Arenas
11	Patagona	Punta Arenas
12	Avenida Independencia (Sur)	Punta Arenas
13	21 de Mayo	Punta Arenas
14	Plaza Gobernador Benjamín Muñoz Gamero	Punta Arenas
15	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
16	Diagonal Don Bosco	Punta Arenas
17	Avenida Presidente Manuel Bulnes (Oriente)	Punta Arenas
18	Angamos	Punta Arenas
19	José Ignacio Zenteno	Punta Arenas
20	El Ovejero	Punta Arenas
21	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Oriente)	Punta Arenas
22	Hornillas	Punta Arenas
23	Esteban Capkovic Martinic	Punta Arenas
24	Avenida Manantiales	Punta Arenas
25	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Oriente)	Punta Arenas
26	Avenida Los Flamencos	Punta Arenas
27	Hospital Regional (CADI UMAG)	Punta Arenas

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**DETALLE DEL SERVICIO (6 - REGRESO)**

<b>Servicio</b>	<b>Sentido</b>	<b>Origen</b>	<b>Destino</b>
6	REGRESO	Hospital Regional	Archipiélago de Chiloé

<b>INICIO DEL SERVICIO</b>	Hospital Regional (CADI UMAG)
<b>FIN DEL SERVICIO</b>	Archipiélago de Chiloé

**DETALLE DEL TRAZADO**

<b>Nro</b>	<b>CALLE</b>	<b>COMUNA</b>
1	Hospital Regional (CADI UMAG)	Punta Arenas
2	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Poniente)	Punta Arenas
3	Avenida Manantiales	Punta Arenas
4	Esteban Capkovic Martinic	Punta Arenas
5	Hornillas	Punta Arenas
6	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Poniente)	Punta Arenas
7	Coronel José de Los Santos Mardones	Punta Arenas
8	José Ignacio Zenteno	Punta Arenas
9	Diagonal Universidad	Punta Arenas
10	Patagona	Punta Arenas
11	Pasaje Bermúdez	Punta Arenas
12	Almirante Manuel Señoret	Punta Arenas
13	Maipú	Punta Arenas
14	Chiloé	Punta Arenas
15	Avenida Independencia (Norte)	Punta Arenas
16	Arauco	Punta Arenas
17	Avenida Guillermo Pérez de Arce	Punta Arenas
18	Arturo Prat Chacón	Punta Arenas
19	Avenida Presidente Pedro Aguirre Cerda	Punta Arenas
20	Simón Bolívar	Punta Arenas
21	Avenida Presidente Jorge Alessandri Rodríguez	Punta Arenas
22	Manuel Rodríguez	Punta Arenas
23	Avenida Ancud	Punta Arenas
24	Archipiélago de Chiloé (Dalcahue con Linao)	Punta Arenas

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**DETALLE DEL SERVICIO (6V - IDA)**

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

<b>INICIO DEL SERVICIO</b>	Archipiélago de Chiloé
<b>FIN DEL SERVICIO</b>	Hospital Regional (CADI UMAG)

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Archipiélago de Chiloé (Avenida José Martínez de Aldunate con Avenida Castro)	Punta Arenas
2	Avenida Castro	Punta Arenas
3	Avenida Ancud	Punta Arenas
4	Manuel Rodríguez	Punta Arenas
5	Hornopirén	Punta Arenas
6	Queilén	Punta Arenas
7	Manuel Rodríguez	Punta Arenas
8	Avenida Pueblos Unidos	Punta Arenas
9	Patagona	Punta Arenas
10	Avenida Presidente Jorge Alessandri Rodríguez	Punta Arenas
11	Arturo Prat Chacón	Punta Arenas
12	Francisco Aníbal Pinto	Punta Arenas
13	Patagona	Punta Arenas
14	Capitán Ramón Serrano	Punta Arenas
15	Almirante Manuel Señoret	Punta Arenas
16	Guillermo Pérez de Arce	Punta Arenas
17	Avenida España	Punta Arenas
18	Avenida Independencia	Punta Arenas
19	21 de Mayo	Punta Arenas
20	Plaza Gobernador Benjamín Muñoz Gamero	Punta Arenas
21	Hernando de Magallanes	Punta Arenas
22	Diagonal Don Bosco	Punta Arenas
23	Avenida Presidente Manuel Bulnes	Punta Arenas
24	Angamos	Punta Arenas
25	José Ignacio Zenteno	Punta Arenas
26	El Ovejero	Punta Arenas
27	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva	Punta Arenas
28	Hornillas	Punta Arenas
29	Esteban Capkovic Martinic Martinic	Punta Arenas
30	Avenida Manantiales	Punta Arenas
31	Pasaje Juan Ruiz Mancilla	Punta Arenas
32	Enrique Abello	Punta Arenas
33	Hermanos Barrientos Folkloristas	Punta Arenas
34	Carlos Aro Pérez Dirigente	Punta Arenas
35	Enrique Abello	Punta Arenas
36	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva	Punta Arenas
37	Avenida Los Flamencos	Punta Arenas
38	Hospital Regional (CADI UMAG)	Punta Arenas

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**DETALLE DEL SERVICIO (6V - REGRESO)**

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

<b>INICIO DEL SERVICIO</b>	Hospital Regional (CADI UMAG)
<b>FIN DEL SERVICIO</b>	Archipiélago de Chiloé

DETALLE DEL TRAZADO		
Nro	CALLE	COMUNA
1	Hospital Regional (CADI UMAG)	Punta Arenas
2	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Poniente)	Punta Arenas
3	Enrique Abello	Punta Arenas
4	Hermanos Barrientos Folkloristas	Punta Arenas
5	Carlos Aro Pérez Dirigente	Punta Arenas
6	Pasaje Juan Ruiz Mancilla	Punta Arenas
7	Hornillas	Punta Arenas
8	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Poniente)	Punta Arenas
9	Coronel José de Los Santos Mardones	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	Avenida Independencia (Norte)	Punta Arenas
18	Avenida España	Punta Arenas
19	Capitán Ramón Serrano	Punta Arenas
20	Patagona	Punta Arenas
21	Francisco Aníbal Pinto	Punta Arenas
22	Arturo Prat Chacón	Punta Arenas
23	Avenida Presidente Jorge Alessandri Rodríguez	Punta Arenas
24	Patagona	Punta Arenas
25	Avenida Pueblos Unidos	Punta Arenas
26	Manuel Rodríguez	Punta Arenas
27	Hornopirén	Punta Arenas
28	Queilén	Punta Arenas
29	Manuel Rodríguez	Punta Arenas
30	Avenida Castro	Punta Arenas
31	Archipiélago de Chiloé (Avenida José Martínez de Aldunate con Avenida Castro)	Punta Arenas

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**DETALLE DEL SERVICIO (8 - IDA)**

Servicio	Sentido	Origen	Destino
8	IDA	Archipiélago de Chiloé	Hospital Regional (CADI UMAG)

<b>INICIO DEL SERVICIO</b>	Archipiélago de Chiloé
<b>FIN DEL SERVICIO</b>	Hospital Regional (CADI UMAG)

**DETALLE DEL TRAZADO**

Nro	CALLE	COMUNA
1	Avenida Canal de Chacao con Dalcahue (Archipiélago de Chiloé)	Punta Arenas
2	Dalcahue	Punta Arenas
3	Avenida Ancud	Punta Arenas
4	Manuel Rodríguez	Punta Arenas
5	José Ballesteros Cárcamo	Punta Arenas
6	Patagona	Punta Arenas
7	Avenida 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	Avenida España	Punta Arenas
13	Avenida 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	Capitán Ignacio Carrera Pinto	Punta Arenas
18	Quillota	Punta Arenas
19	Club Hípico	Punta Arenas
20	Presidente Jorge Montt	Punta Arenas
21	Avenida Costanera Del Estrecho	Punta Arenas
22	Avenida Manantiales	Punta Arenas
23	Uruguay	Punta Arenas
24	Enrique Abello	Punta Arenas
25	Suiza	Punta Arenas
26	Comodoro Arturo Merino Benítez	Punta Arenas
27	Avenida Presidente Manuel Bulnes (Oriente)	Punta Arenas
28	Avenida Los Generales	Punta Arenas
29	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Poniente)	Punta Arenas
30	Avenida Los Flamencos	Punta Arenas
31	Hospital Regional (CADI UMAG)	Punta Arenas

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**DETALLE DEL SERVICIO (8 - REGRESO)**

<b>Servicio</b>	<b>Sentido</b>	<b>Origen</b>	<b>Destino</b>
8	REGRESO	Hospital Regional (CADI UMAG)	Archipiélago de Chiloé

<b>INICIO DEL SERVICIO</b>	Hospital Regional (CADI UMAG)
<b>FIN DEL SERVICIO</b>	Archipiélago de Chiloé

<b>DETALLE DEL TRAZADO</b>		
<b>Nro</b>	<b>CALLE</b>	<b>COMUNA</b>
1	Hospital Regional (CADI UMAG)	Punta Arenas
2	Avenida Los Flamencos	Punta Arenas
3	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Oriente)	Punta Arenas
4	Los Generales	Punta Arenas
5	Llaima	Punta Arenas
6	Avenida General Ernesto Medina Parker	Punta Arenas
7	Avenida Presidente Manuel Bulnes (Poniente)	Punta Arenas
8	Kuzma Slavic Kinkela	Punta Arenas
9	Uruguay	Punta Arenas
10	Avenida Manantiales	Punta Arenas
11	Presidente Jorge Montt	Punta Arenas
12	Pedro Sarmiento De Gamboa	Punta Arenas
13	Chiloé	Punta Arenas
14	Avenida Independencia (Norte)	Punta Arenas
15	Avenida 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	Avenida Presidente Pedro Aguirre Cerda	Punta Arenas
21	Patagona	Punta Arenas
22	José Ballesteros Cárcamo	Punta Arenas
23	Manuel Rodríguez	Punta Arenas
24	Avenida Ancud	Punta Arenas
25	Dalcahue	Punta Arenas
26	Avenida Canal De Chacao con Dalcahue (Archipiélago de Chiloé)	Punta Arenas

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**DETALLE DEL SERVICIO (VH - IDA)**

<b>Servicio</b>	<b>Sentido</b>	<b>Origen</b>	<b>Destino</b>
VH	IDA	Pueblos Unidos	Hospital Regional (CADI UMAG)

<b>INICIO DEL SERVICIO</b>	Pueblos Unidos
<b>FIN DEL SERVICIO</b>	Hospital Regional (CADI UMAG)

**DETALLE DEL TRAZADO**

<b>Nro</b>	<b>CALLE</b>	<b>COMUNA</b>
1	Pueblos Unidos (Dalcahue, Junta de Vecinos)	Punta Arenas
2	Avenida Pueblos Unidos	Punta Arenas
3	Patagona	Punta Arenas
4	Avenida Ancud	Punta Arenas
5	Avenida José Martínez de Aldunate	Punta Arenas
6	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Oriente)	Punta Arenas
7	Avenida Los Flamencos	Punta Arenas
8	Hospital Regional (CADI UMAG)	Punta Arenas

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**DETALLE DEL SERVICIO (VH - Regreso)**

<b>Servicio</b>	<b>Sentido</b>	<b>Origen</b>	<b>Destino</b>
VH	REGRESO	Hospital Regional (CADI UMAG)	Pueblos Unidos

<b>INICIO DEL SERVICIO</b>	Hospital Regional (CADI UMAG)
<b>FIN DEL SERVICIO</b>	Pueblos Unidos

**DETALLE DEL TRAZADO**

<b>Nro</b>	<b>CALLE</b>	<b>COMUNA</b>
1	Hospital Regional (CADI UMAG)	Punta Arenas
2	Avenida Los Flamencos	Punta Arenas
3	Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva (Oriente)	Punta Arenas
4	Avenida José Martínez de Aldunate	Punta Arenas
5	Avenida Ancud	Punta Arenas
6	Patagona	Punta Arenas
7	Avenida Pueblos Unidos	Punta Arenas
8	Dalcahue (Junta de Vecinos)	Punta Arenas

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**b) Frecuencia de los servicios**

En las tablas a continuación, se detallan los programas operacionales exigidos durante la operación de los servicios de transporte público urbano en la ciudad de Punta Arenas, Región de Magallanes y de la Antártica chilena, en el marco del Programa de apoyo al Transporte Regional, específicamente subprograma de subsidios de Zonas Extremas.



- Programa de Operación Base 70 Buses

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (1 - IDA)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
1	IDA	ARCHIPIÉLAGO DE CHILOÉ	CADIUMAG	NORMAL

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	BAJA	2	BAJA	1
8	08:00-08:59	ALTA	4	BAJA	3	BAJA	2
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	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	2	BAJA	2
21	21:00-21:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
22	22:00-22:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
23	23:00-23:59	BAJA	1				
<b>Total</b>			<b>62</b>		<b>44</b>		<b>31</b>

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (1 - REGRESO)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
1	REGRESO	CADUMAG	ARCHIPIÉLAGO DE CHILOÉ	NORMAL

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	BAJA	2		
8	08:00-08:59	ALTA	4	BAJA	3	BAJA	2
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	5	MEDIA	3	BAJA	2
14	14:00-14:59	ALTA	5	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	5	BAJA	3	BAJA	2
20	20:00-20:59	BAJA	4	BAJA	2	BAJA	2
21	21:00-21:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
22	22:00-22:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
23	23:00-23:59	BAJA	1				
Total			66		44		30

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (2 - IDA)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
2	IDA	VILLA NELDA PANICUCCI	ZONA FRANCA	NORMAL

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	BAJA	2	BAJA	1
8	08:00-08:59	ALTA	4	BAJA	3	BAJA	2
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	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	2	BAJA	2
21	21:00-21:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
22	22:00-22:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
23	23:00-23:59	BAJA	1				
<b>Total</b>			<b>62</b>		<b>44</b>		<b>31</b>

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (2 - REGRESO)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
2	REGRESO	ZONA FRANCA	A NELDA PANIC	NORMAL

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	BAJA	2		
8	08:00-08:59	ALTA	4	BAJA	3	BAJA	2
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	5	BAJA	3	BAJA	2
20	20:00-20:59	BAJA	4	BAJA	2	BAJA	2
21	21:00-21:59	BAJA	3	BAJA	2	BAJA	2
22	22:00-22:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
23	23:00-23:59	BAJA	1				
<b>Total</b>			<b>65</b>		<b>44</b>		<b>30</b>

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (5 - IDA)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
5	IDA	VILLA NELDA PANICUCCI	ZONA FRANCA	NORMAL

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	BAJA	2	BAJA	1
8	08:00-08:59	ALTA	4	BAJA	3	BAJA	2
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	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	2	BAJA	2
21	21:00-21:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
22	22:00-22:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
23	23:00-23:59	BAJA	1				
Total			62		44		31

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (5 - REGRESO)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
5	REGRESO	ZONA FRANCA	VILLA NELDA PANICUCCI	NORMAL

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	MEDIA	2		
8	08:00-08:59	ALTA	4	BAJA	3	BAJA	2
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	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	2	BAJA	2
21	21:00-21:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
22	22:00-22:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
23	23:00-23:59	BAJA	1				
<b>Total</b>			<b>62</b>		<b>44</b>		<b>30</b>

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (9 - IDA)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
9	IDA	VILLA NELDA PANICUCCI	CADIUMAG	NORMAL

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	BAJA	2	BAJA	1
8	08:00-08:59	ALTA	4	BAJA	3	BAJA	2
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	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	2	BAJA	2
21	21:00-21:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
22	22:00-22:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
23	23:00-23:59	BAJA	1				
Total			61		44		31

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (9 - REGRESO)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
9	REGRESO	CADIUMAG	A NELDA PANIC	NORMAL

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	MEDIA	2		
8	08:00-08:59	ALTA	4	BAJA	3	BAJA	2
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	4	BAJA	3	BAJA	2
18	18:00-18:59	ALTA	5	BAJA	3	BAJA	2
19	19:00-19:59	ALTA	5	BAJA	3	BAJA	2
20	20:00-20:59	BAJA	4	BAJA	2	BAJA	2
21	21:00-21:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
22	22:00-22:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
23	23:00-23:59	BAJA	1				
<b>Total</b>			<b>62</b>		<b>44</b>		<b>30</b>

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (6 - IDA)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
6	IDA	ARCHIPIÉLAGO DE CHILOÉ	CADIUMAG	NORMAL

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	BAJA	2	BAJA	1
8	08:00-08:59	ALTA	3	BAJA	2	BAJA	2
9	09:00-09:59	MEDIA	3	BAJA	2	BAJA	2
10	10:00-10:59	MEDIA	3	BAJA	2	BAJA	2
11	11:00-11:59	MEDIA	3	MEDIA	2	BAJA	2
12	12:00-12:59	ALTA	3	MEDIA	2	BAJA	2
13	13:00-13:59	ALTA	3	MEDIA	2	BAJA	2
14	14:00-14:59	ALTA	3	MEDIA	2	BAJA	2
15	15:00-15:59	MEDIA	3	BAJA	2	BAJA	2
16	16:00-16:59	MEDIA	3	BAJA	2	BAJA	2
17	17:00-17:59	ALTA	3	BAJA	2	BAJA	2
18	18:00-18:59	ALTA	3	BAJA	2	BAJA	2
19	19:00-19:59	ALTA	3	BAJA	2	BAJA	2
20	20:00-20:59	BAJA	3	BAJA	2	BAJA	2
21	21:00-21:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
22	22:00-22:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
23	23:00-23:59	BAJA	1				
Total			47		32		31

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (6 - REGRESO)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
6	REGRESO	CADIUMAG	ARCHIPIÉLAGO DE CHILOÉ	NORMAL

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	MEDIA	2		
8	08:00-08:59	ALTA	3	BAJA	2	BAJA	2
9	09:00-09:59	MEDIA	3	BAJA	2	BAJA	2
10	10:00-10:59	MEDIA	3	BAJA	2	BAJA	2
11	11:00-11:59	MEDIA	3	MEDIA	2	BAJA	2
12	12:00-12:59	ALTA	3	MEDIA	2	BAJA	2
13	13:00-13:59	ALTA	3	MEDIA	2	BAJA	2
14	14:00-14:59	ALTA	3	MEDIA	2	BAJA	2
15	15:00-15:59	MEDIA	3	BAJA	2	BAJA	2
16	16:00-16:59	MEDIA	3	BAJA	2	BAJA	2
17	17:00-17:59	ALTA	3	BAJA	2	BAJA	2
18	18:00-18:59	ALTA	3	BAJA	2	BAJA	2
19	19:00-19:59	ALTA	3	BAJA	2	BAJA	2
20	20:00-20:59	BAJA	3	BAJA	2	BAJA	2
21	21:00-21:59	BAJA	3	BAJA	2	BAJA	2
22	22:00-22:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
23	23:00-23:59	BAJA	1				
<b>Total</b>			<b>48</b>		<b>32</b>		<b>30</b>

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (6V - IDA)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
6V	IDA	ARCHIPIELAGO DE CHILOÉ	CADIUMAG	NORMAL

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	BAJA	2	BAJA	1
8	08:00-08:59	ALTA	3	BAJA	2	BAJA	2
9	09:00-09:59	MEDIA	3	BAJA	2	BAJA	2
10	10:00-10:59	MEDIA	3	BAJA	2	BAJA	2
11	11:00-11:59	MEDIA	3	MEDIA	2	BAJA	2
12	12:00-12:59	ALTA	3	MEDIA	2	BAJA	2
13	13:00-13:59	ALTA	3	MEDIA	2	BAJA	2
14	14:00-14:59	ALTA	3	MEDIA	2	BAJA	2
15	15:00-15:59	MEDIA	3	BAJA	2	BAJA	2
16	16:00-16:59	MEDIA	3	BAJA	2	BAJA	2
17	17:00-17:59	ALTA	3	BAJA	2	BAJA	2
18	18:00-18:59	ALTA	3	BAJA	2	BAJA	2
19	19:00-19:59	ALTA	3	BAJA	2	BAJA	2
20	20:00-20:59	BAJA	3	BAJA	2	BAJA	2
21	21:00-21:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
22	22:00-22:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
23	23:00-23:59	BAJA	1				
<b>Total</b>			<b>46</b>		<b>32</b>		<b>31</b>

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (6V - REGRESO)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
6V	REGRESO	CAOIUMAG	ARCHIPIELAGO DE CHILOE	NORMAL

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	BAJA	2		
8	08:00-08:59	ALTA	3	BAJA	2	BAJA	2
9	09:00-09:59	MEDIA	3	BAJA	2	BAJA	2
10	10:00-10:59	MEDIA	3	BAJA	2	BAJA	2
11	11:00-11:59	MEDIA	3	BAJA	2	BAJA	2
12	12:00-12:59	ALTA	3	BAJA	2	BAJA	2
13	13:00-13:59	ALTA	3	BAJA	2	BAJA	2
14	14:00-14:59	ALTA	3	BAJA	2	BAJA	2
15	15:00-15:59	MEDIA	3	BAJA	2	BAJA	2
16	16:00-16:59	MEDIA	3	BAJA	2	BAJA	2
17	17:00-17:59	ALTA	3	BAJA	2	BAJA	2
18	18:00-18:59	ALTA	3	BAJA	2	BAJA	2
19	19:00-19:59	ALTA	3	BAJA	2	BAJA	2
20	20:00-20:59	BAJA	3	BAJA	2	BAJA	2
21	21:00-21:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
22	22:00-22:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
23	23:00-23:59	BAJA	1				
<b>Total</b>			<b>46</b>		<b>32</b>		<b>30</b>

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (8 - IDA)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
8	IDA	ARCHIPIÉLAGO DE CHILOÉ	CADUMAG	NORMAL

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	BAJA	2	BAJA	1
8	08:00-08:59	ALTA	4	BAJA	3	BAJA	2
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	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	2	BAJA	2
21	21:00-21:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
22	22:00-22:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
23	23:00-23:59	BAJA	1				
<b>Total</b>			<b>62</b>		<b>44</b>		<b>31</b>

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (8 - REGRESO)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
8	REGRESO	CADUMAG	ARCHIPIELAGO DE CHILOE	NORMAL

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	MEDIA	2		
8	08:00-08:59	ALTA	4	BAJA	3	BAJA	2
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	5	MEDIA	3	BAJA	2
14	14:00-14:59	ALTA	5	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	5	BAJA	3	BAJA	2
20	20:00-20:59	BAJA	4	BAJA	2	BAJA	2
21	21:00-21:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
22	22:00-22:59	BAJA	2	BAJA	2	BAJA	2
23	23:00-23:59	BAJA	1				
<b>Total</b>			<b>67</b>		<b>44</b>		<b>30</b>

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN 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 (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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 DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (VH - REGRESO)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
VH	REGRESO	HOSPITAL REGIONAL	PUEBLOS UNIDOS	NORMAL

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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						
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	BAJA	2				
14	14:00-14:59						
15	15:00-15:59						
16	16:00-16:59						
17	17:00-17:59	MEDIA	2				
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			4		0		0

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- Programa de Operación Base 80 Buses

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (L1 - Ida)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
L1	Ida	ARCHIPIÉLAGO DE CHILOÉ	CADI UMAG	Normal

**2. Frecuencias**

Período	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	7	Alta	5	Baja	2
8	08:00-08:59	Alta	6	Alta	5	Media	3
9	09:00-09:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
10	10:00-10:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
11	11:00-11:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
12	12:00-12:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
13	13:00-13:59	Alta	6	Alta	5	Media	3
14	14:00-14:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
15	15:00-15:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
16	16:00-16:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
17	17:00-17:59	Alta	6	Alta	5	Media	3
18	18:00-18:59	Alta	6	Alta	6	Media	3
19	19:00-19:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
20	20:00-20:59	Alta	5	Media	4	Media	3
21	21:00-21:59	Media	3		3	Media	3
22	22:00-22:59	Media	3	Media	3	Media	3
23	23:00-23:59	Baja	1				
<b>Total</b>			<b>83</b>		<b>76</b>		<b>47</b>

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (L1 - Regreso)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
L1	Regreso	CADI UMAG	ARCHIPIÉLAGO DE CHILOÉ	Normal

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	Media	3		0
8	08:00-08:59	Alta	6	Alta	5	Media	3
9	09:00-09:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
10	10:00-10:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
11	11:00-11:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
12	12:00-12:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
13	13:00-13:59	Alta	7	Alta	5	Media	3
14	14:00-14:59	Alta	6	Alta	5	Media	3
15	15:00-15:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
16	16:00-16:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
17	17:00-17:59	Alta	6	Alta	5	Media	3
18	18:00-18:59	Alta	7	Alta	5	Media	3
19	19:00-19:59	Alta	6	Alta	5	Media	3
20	20:00-20:59	Alta	5	Media	4	Media	3
21	21:00-21:59	Media	3		3	Media	3
22	22:00-22:59	Media	3	Media	3	Media	3
23	23:00-23:59	Baja	1				
Total			86		73		45



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (L2 - Ida)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
L2	Ida	VILLA NELDA PANICUCCI	ZONA FRANCA	Normal

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	Media	2	Baja	1
8	08:00-08:59	Alta	4	Media	3	Media	2
9	09:00-09:59	Alta	4	Media	3	Media	2
10	10:00-10:59	Alta	4	Media	3	Media	2
11	11:00-11:59	Alta	4	Media	3	Media	2
12	12:00-12:59	Alta	4	Media	3	Media	2
13	13:00-13:59	Alta	4	Media	3	Media	2
14	14:00-14:59	Alta	4	Media	3	Media	2
15	15:00-15:59	Alta	4	Media	3	Media	2
16	16:00-16:59	Alta	4	Media	3	Media	2
17	17:00-17:59	Alta	4	Media	3	Media	2
18	18:00-18:59	Alta	5	Media	3	Media	2
19	19:00-19:59	Alta	4	Media	3	Media	2
20	20:00-20:59	Alta	4	Media	3	Media	2
21	21:00-21:59	Media	2		2	Media	2
22	22:00-22:59	Media	2	Media	2	Media	2
23	23:00-23:59						
<b>Total</b>			<b>63</b>		<b>45</b>		<b>31</b>

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (L2 - Regreso)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
L2	Regreso	ZONA FRANCA	VILLA NELDA PANICUCCI	Normal

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	Media	2		0
8	08:00-08:59	Alta	4	Media	3	Media	2
9	09:00-09:59	Alta	4	Media	3	Media	2
10	10:00-10:59	Alta	4	Media	3	Media	2
11	11:00-11:59	Alta	4	Media	3	Media	2
12	12:00-12:59	Alta	4	Media	3	Media	2
13	13:00-13:59	Alta	4	Media	3	Media	2
14	14:00-14:59	Alta	4	Media	3	Media	2
15	15:00-15:59	Alta	4	Media	3	Media	2
16	16:00-16:59	Alta	4	Media	3	Media	2
17	17:00-17:59	Alta	5	Media	3	Media	2
18	18:00-18:59	Alta	5	Media	3	Media	2
19	19:00-19:59	Alta	5	Media	3	Media	2
20	20:00-20:59	Alta	4	Media	3	Media	2
21	21:00-21:59	Media	3		2	Media	2
22	22:00-22:59	Media	2	Media	2	Media	2
23	23:00-23:59						
<b>Total</b>			<b>65</b>		<b>45</b>		<b>30</b>

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (L5 - Ida)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
L5	Ida	VILLA NELDA PANICUCCI	ZONA FRANCA	Normal

**2. Frecuencias**

Período	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	Media	3	Baja	2
8	08:00-08:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
9	09:00-09:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
10	10:00-10:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
11	11:00-11:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
12	12:00-12:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
13	13:00-13:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
14	14:00-14:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
15	15:00-15:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
16	16:00-16:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
17	17:00-17:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
18	18:00-18:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
19	19:00-19:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
20	20:00-20:59	Alta	5	Media	4	Media	3
21	21:00-21:59	Media	3		3	Media	3
22	22:00-22:59	Media	3	Media	3	Media	3
23	23:00-23:59	Baja	1		0		0
Total			78		73		47

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (L5 - Regreso)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
L5	Regreso	ZONA FRANCA	VILLA NELDA PANICUCCI	Normal

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	Media	3		0
8	08:00-08:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
9	09:00-09:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
10	10:00-10:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
11	11:00-11:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
12	12:00-12:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
13	13:00-13:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
14	14:00-14:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
15	15:00-15:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
16	16:00-16:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
17	17:00-17:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
18	18:00-18:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
19	19:00-19:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
20	20:00-20:59	Alta	5	Media	4	Media	3
21	21:00-21:59	Media	3		3	Media	3
22	22:00-22:59	Media	3	Media	3	Media	3
23	23:00-23:59	Baja	1		0		0
Total			78		73		45

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (L9 - Ida)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
L9	Ida	VILLA NELDA PANICUCCI	CADI UMAG	Normal

**2. Frecuencias**

Período	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	Media	3	Baja	2
8	08:00-08:59	Alta	5	Media	4	Media	3
9	09:00-09:59	Alta	5	Media	4	Media	3
10	10:00-10:59	Alta	5	Media	4	Media	3
11	11:00-11:59	Alta	5	Media	4	Media	3
12	12:00-12:59	Alta	5	Media	4	Media	3
13	13:00-13:59	Alta	5	Media	4	Media	3
14	14:00-14:59	Alta	5	Media	4	Media	3
15	15:00-15:59	Alta	5	Media	4	Media	3
16	16:00-16:59	Alta	5	Media	4	Media	3
17	17:00-17:59	Alta	5	Media	4	Media	3
18	18:00-18:59	Alta	5	Media	4	Media	3
19	19:00-19:59	Alta	5	Media	4	Media	3
20	20:00-20:59	Alta	5	Media	4	Media	3
21	21:00-21:59	Media	3		3	Media	3
22	22:00-22:59	Media	3	Media	3	Media	3
23	23:00-23:59	Baja	1				
Total			77		61		47



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (L9 - Regreso)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
L9	Regreso	Compañía Alta	Sindempart	Normal

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	Media	4	Media	3		
8	08:00-08:59	Media	4	Media	4	Media	3
9	09:00-09:59	Alta	5	Media	4	Media	3
10	10:00-10:59	Alta	5	Media	4	Media	3
11	11:00-11:59	Alta	5	Media	4	Media	3
12	12:00-12:59	Alta	5	Media	4	Media	3
13	13:00-13:59	Alta	5	Media	4	Media	3
14	14:00-14:59	Alta	5	Media	4	Media	3
15	15:00-15:59	Alta	5	Media	4	Media	3
16	16:00-16:59	Alta	5	Media	4	Media	3
17	17:00-17:59	Alta	5	Media	4	Media	3
18	18:00-18:59	Alta	6	Media	4	Media	3
19	19:00-19:59	Alta	6	Media	4	Media	3
20	20:00-20:59	Alta	5	Media	4	Media	3
21	21:00-21:59	Media	3		3	Media	3
22	22:00-22:59	Media	3	Media	3	Media	3
23	23:00-23:59	Baja	1				
<b>Total</b>			<b>77</b>		<b>61</b>		<b>45</b>



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (L6 - Ida)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
L6	Ida	ARCHIPIÉLAGO DE CHILOÉ	CADI UMAG	Normal

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	Media	2	Baja	1
8	08:00-08:59	Alta	3	Media	2	Media	2
9	09:00-09:59	Alta	3	Media	2	Media	2
10	10:00-10:59	Alta	3	Media	2	Media	2
11	11:00-11:59	Alta	3	Media	2	Media	2
12	12:00-12:59	Alta	3	Media	2	Media	2
13	13:00-13:59	Alta	3	Media	2	Media	2
14	14:00-14:59	Alta	3	Media	2	Media	2
15	15:00-15:59	Alta	3	Media	2	Media	2
16	16:00-16:59	Alta	3	Media	2	Media	2
17	17:00-17:59	Alta	3	Media	2	Media	2
18	18:00-18:59	Alta	3	Media	2	Media	2
19	19:00-19:59	Alta	3	Media	2	Media	2
20	20:00-20:59	Alta	3	Media	2	Media	2
21	21:00-21:59	Media	2	Media	2	Media	2
22	22:00-22:59	Media	2	Media	2	Media	2
23	23:00-23:59	Baja	1				
Total			47		32		31



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (L6 - Regreso)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
L6	Regreso	CADI UMAG	ARCHIPIÉLAGO DE CHILOÉ	Normal

**2. Frecuencias**

Período	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	Media	2		
8	08:00-08:59	Alta	3	Media	2	Media	2
9	09:00-09:59	Alta	3	Media	2	Media	2
10	10:00-10:59	Alta	3	Media	2	Media	2
11	11:00-11:59	Alta	3	Media	2	Media	2
12	12:00-12:59	Alta	3	Media	2	Media	2
13	13:00-13:59	Alta	3	Media	2	Media	2
14	14:00-14:59	Alta	3	Media	2	Media	2
15	15:00-15:59	Alta	3	Media	2	Media	2
16	16:00-16:59	Alta	3	Media	2	Media	2
17	17:00-17:59	Alta	3	Media	2	Media	2
18	18:00-18:59	Alta	3	Media	2	Media	2
19	19:00-19:59	Alta	3	Media	2	Media	2
20	20:00-20:59	Alta	3	Media	2	Media	2
21	21:00-21:59	Alta	3	Media	2	Media	2
22	22:00-22:59	Media	2	Media	2	Media	2
23	23:00-23:59	Baja	1				
Total			48		32		30

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (L6V - Ida)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
L6V	Ida	ARCHIPIÉLAGO DE CHILOÉ	CADI UMAG	Normal

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	Media	2	Media	2	Baja	1
8	08:00-08:59	Alta	3	Media	2	Media	2
9	09:00-09:59	Alta	3	Media	2	Media	2
10	10:00-10:59	Alta	3	Media	2	Media	2
11	11:00-11:59	Alta	3	Media	2	Media	2
12	12:00-12:59	Alta	3	Media	2	Media	2
13	13:00-13:59	Alta	3	Media	2	Media	2
14	14:00-14:59	Alta	3	Media	2	Media	2
15	15:00-15:59	Alta	3	Media	2	Media	2
16	16:00-16:59	Alta	3	Media	2	Media	2
17	17:00-17:59	Alta	3	Media	2	Media	2
18	18:00-18:59	Alta	3	Media	2	Media	2
19	19:00-19:59	Alta	3	Media	2	Media	2
20	20:00-20:59	Alta	3	Media	2	Media	2
21	21:00-21:59	Media	2	Media	2	Media	2
22	22:00-22:59	Media	2	Media	2	Media	2
23	23:00-23:59	Baja	1				
Total			46		32		31



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (L6V - Regreso)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
L6V	Regreso	CADI UMAG	ARCHIPIÉLAGO DE CHILOÉ	Normal

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	Media	2	Media	2		
8	08:00-08:59	Alta	3	Media	2	Media	2
9	09:00-09:59	Alta	3	Media	2	Media	2
10	10:00-10:59	Alta	3	Media	2	Media	2
11	11:00-11:59	Alta	3	Media	2	Media	2
12	12:00-12:59	Alta	3	Media	2	Media	2
13	13:00-13:59	Alta	3	Media	2	Media	2
14	14:00-14:59	Alta	3	Media	2	Media	2
15	15:00-15:59	Alta	3	Media	2	Media	2
16	16:00-16:59	Alta	3	Media	2	Media	2
17	17:00-17:59	Alta	3	Media	2	Media	2
18	18:00-18:59	Alta	3	Media	2	Media	2
19	19:00-19:59	Alta	3	Media	2	Media	2
20	20:00-20:59	Alta	3	Media	2	Media	2
21	21:00-21:59	Media	2		2	Media	2
22	22:00-22:59	Media	2	Media	2	Media	2
23	23:00-23:59	Baja	1				
Total			46		32		30



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (L8 - Ida)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
L8	Ida	ARCHIPIÉLAGO DE CHILOÉ	CADI UMAG	Normal

**2. Frecuencias**

Período	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	8	Media	3	Baja	2
8	08:00-08:59	Alta	6	Alta	5	Media	3
9	09:00-09:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
10	10:00-10:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
11	11:00-11:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
12	12:00-12:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
13	13:00-13:59	Alta	6	Alta	5	Media	3
14	14:00-14:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
15	15:00-15:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
16	16:00-16:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
17	17:00-17:59	Alta	6	Alta	5	Media	3
18	18:00-18:59	Alta	6	Alta	5	Media	3
19	19:00-19:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
20	20:00-20:59	Alta	5	Media	4	Media	3
21	21:00-21:59	Media	3		3	Media	3
22	22:00-22:59	Media	3	Media	3	Media	3
23	23:00-23:59	Baja	1				
Total			84		73		47



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (L8 - Regreso)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
L8	Regreso	CADI UMAG	ARCHIPIÉLAGO DE CHILOÉ	Normal

**2. Frecuencias**

Período	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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	Media	3		0
8	08:00-08:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
9	09:00-09:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
10	10:00-10:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
11	11:00-11:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
12	12:00-12:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
13	13:00-13:59	Alta	7	Alta	5	Media	3
14	14:00-14:59	Alta	6	Alta	5	Media	3
15	15:00-15:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
16	16:00-16:59	Alta	5	Alta	5	Media	3
17	17:00-17:59	Alta	7	Alta	5	Media	3
18	18:00-18:59	Alta	7	Alta	5	Media	3
19	19:00-19:59	Alta	6	Alta	5	Media	3
20	20:00-20:59	Alta	5	Media	4	Media	3
21	21:00-21:59	Media	3		3	Media	3
22	22:00-22:59	Media	3	Media	3	Media	3
23	23:00-23:59	Baja	1				
Total			86		73		45



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (LVH - Ida)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
LVH	Ida	El Llano	Compañía Baja	Normal

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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 DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (LVH - Regreso)****1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
LVH	Regreso	Compañía Baja	El Llano	Normal

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (buses/hr)
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						
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	Alta	2				
14	14:00-14:59						
15	15:00-15:59						
16	16:00-16:59						
17	17:00-17:59	Alta	2				
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			4		0		0

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**ANEXO N°3: FLOTA ASIGNADA QUE COMPONE EL SISTEMA**

El servicio de transporte considera inicialmente una flota total de 70 buses.

Cabe mencionar que para los vehículos que inicien operación, en cuyo caso, por razones fundadas puedan diferir en cuanto a lo identificado como Marca y Modelo en el presente formulario, estos podrán ser reemplazados por otros vehículos que presenten idénticas o mejores características, según lo establecido en el numeral 6.1 de este instrumento. Lo anterior deberá ser aprobado por la Subsecretaría de Transportes, pudiendo representar la caducidad del contrato en caso que el reemplazo de vehículos no se ajuste a lo ya mencionado.

A continuación, se enumeran y caracterizan los 70 buses que componen la flota.

ID	MARCA	MODELO	AÑO	PATENTE	TIPO DE BUS (corriente o entrada baja)	ASIENTOS (cantidad)	ESTÁNDAR EMISION DE CONTAMINANTES (EURO V)
1	VOLARE	Access	2021	PGJS.3 7-K	Entrada baja	22	Euro V
2	VOLARE	Access	2021	PGJS.1 1-6	Entrada baja	22	Euro V
3	VOLARE	Access	2021	PGJR.9 5-0	Entrada baja	22	Euro V
4	VOLARE	Access	2021	PGJR.9 7-7	Entrada baja	22	Euro V
5	VOLARE	Access	2021	PGJS.1 2-4	Entrada baja	22	Euro V
6	VOLARE	Access	2021	PGJS.2 1-3	Entrada baja	22	Euro V
7	VOLARE	Access	2021	PGJS.1 0-8	Entrada baja	22	Euro V
8	VOLARE	Access	2021	PGJS.4 7-7	Entrada baja	22	Euro V
9	VOLARE	Access	2021	PGJS.2 5-6	Entrada baja	22	Euro V
10	VOLARE	Access	2021	PGJS.4 5-0	Entrada baja	22	Euro V
11	VOLARE	Access	2021	PGJS.3 2-9	Entrada baja	22	Euro V
12	VOLARE	Access	2021	PGJS.4 1-8	Entrada baja	22	Euro V
13	VOLARE	Access	2021	PGJS.3 1-0	Entrada baja	22	Euro V
14	VOLARE	Access	2021	PGJS.1 8-3	Entrada baja	22	Euro V
15	VOLARE	Access	2021	PGJS.2 9-9	Entrada baja	22	Euro V
16	VOLARE	Access	2021	PGJR.9 4-2	Entrada baja	22	Euro V
17	VOLARE	Access	2021	PGJS.1 4-0	Entrada baja	22	Euro V
18	VOLARE	Access	2021	PGJR.9 2-6	Entrada baja	22	Euro V
19	VOLARE	Access	2021	PGJS.5 3-1	Entrada baja	22	Euro V
20	VOLARE	Access	2021	PGJS.1 9-1	Entrada baja	22	Euro V

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

21	VOLARE	Access	2021	PGJR.9 9-3	Entrada baja	22	Euro V
22	VOLARE	Access	2021	PGJS.5 0-7	Entrada baja	22	Euro V
23	VOLARE	Access	2021	PGJR.9 8-5	Entrada baja	22	Euro V
24	VOLARE	Access	2021	PGJS.2 8-0	Entrada baja	22	Euro V
25	VOLARE	Access	2021	PGJS.1 6-7	Entrada baja	22	Euro V
26	VOLARE	Access	2021	PGJS.1 3-2	Entrada baja	22	Euro V
27	VOLARE	Access	2021	PGJS.5 5-8	Entrada baja	22	Euro V
28	VOLARE	Access	2021	PGJS.4 3-4	Entrada baja	22	Euro V
29	VOLARE	Access	2021	PGJS.1 5-9	Entrada baja	22	Euro V
30	VOLARE	Access	2021	PGJS.5 2-3	Entrada baja	22	Euro V
31	VOLARE	Access	2021	PGJR.9 6-9	Entrada baja	22	Euro V
32	VOLARE	Access	2021	PGJS.3 5-3	Entrada baja	22	Euro V
33	VOLARE	Access	2021	PGJR.9 3-4	Entrada baja	22	Euro V
34	VOLARE	Access	2021	PGJS.1 7-5	Entrada baja	22	Euro V
35	VOLARE	Access	2021	PGJS.2 2-1	Entrada baja	22	Euro V
36	VOLARE	Access	2021	PGJV.7 1-2	Entrada baja	22	Euro V
37	VOLARE	Access	2021	PGJV.4 4-5	Entrada baja	22	Euro V
38	VOLARE	Access	2021	PGJV.4 7-K	Entrada baja	22	Euro V
39	VOLARE	Access	2021	PGJV.7 4-7	Entrada baja	22	Euro V
40	VOLARE	Access	2021	PGJV.6 4-K	Entrada baja	22	Euro V
41	VOLARE	Access	2021	PGJV.5 4-2	Entrada baja	22	Euro V
42	VOLARE	Access	2021	PGJV.4 1-0	Entrada baja	22	Euro V
43	VOLARE	Access	2021	PGJV.4 0-2	Entrada baja	22	Euro V
44	VOLARE	Access	2021	PGJV.3 7-2	Entrada baja	22	Euro V
45	VOLARE	Access	2021	PGJV.5 5-0	Entrada baja	22	Euro V
46	VOLARE	Access	2021	PGJV.4 2-9	Entrada baja	22	Euro V
47	VOLARE	Access	2021	PGJV.3 8-0	Entrada baja	22	Euro V
48	VOLARE	Access	2021	PGJV.6 7-4	Entrada baja	22	Euro V
49	VOLARE	Access	2021	PGJV.6 1-5	Entrada baja	22	Euro V
50	VOLARE	Access	2021	PGJV.4 9-6	Entrada baja	22	Euro V
51	VOLARE	Access	2021	PGJV.6 0-7	Entrada baja	22	Euro V

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

52	VOLARE	Access	2021	PGJV.4 8-8	Entrada baja	22	Euro V
53	VOLARE	Access	2021	PGJV.6 3-1	Entrada baja	22	Euro V
54	VOLARE	Access	2021	PGJV.3 5-6	Entrada baja	22	Euro V
55	VOLARE	Access	2021	PGJV.7 6-3	Entrada baja	22	Euro V
56	VOLARE	Access	2021	PGJV.39 -9	Entrada baja	22	Euro V
57	VOLARE	Access	2021	PGJV.5 1-8	Entrada baja	22	Euro V
58	VOLARE	Access	2021	PGJV.5 3-4	Entrada baja	22	Euro V
59	VOLARE	Access	2021	PGJV.4 6-1	Entrada baja	22	Euro V
60	VOLARE	Access	2021	PGJV.5 6-9	Entrada baja	22	Euro V
61	VOLARE	Access	2021	PGJV.7 5-5	Entrada baja	22	Euro V
62	VOLARE	Access	2021	PGJV.3 4-8	Entrada baja	22	Euro V
63	VOLARE	Access	2021	PGJV.3 6-4	Entrada baja	22	Euro V
64	VOLARE	Access	2021	PGJV.6 6-6	Entrada baja	22	Euro V
65	VOLARE	Access	2021	PGJV.5 9-3	Entrada baja	22	Euro V
66	VOLARE	Access	2021	PGJV.5 7-7	Entrada baja	22	Euro V
67	VOLARE	Access	2021	PGJV.5 8-5	Entrada baja	22	Euro V
68	VOLARE	Access	2021	PGJV.5 2-6	Entrada baja	22	Euro V
69	VOLARE	Access	2021	PGJV.6 2-3	Entrada baja	22	Euro V
70	VOLARE	Access	2021	PGJV.7 3-9	Entrada baja	22	Euro V



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**ANEXO N°4: NORMAS GRÁFICAS**

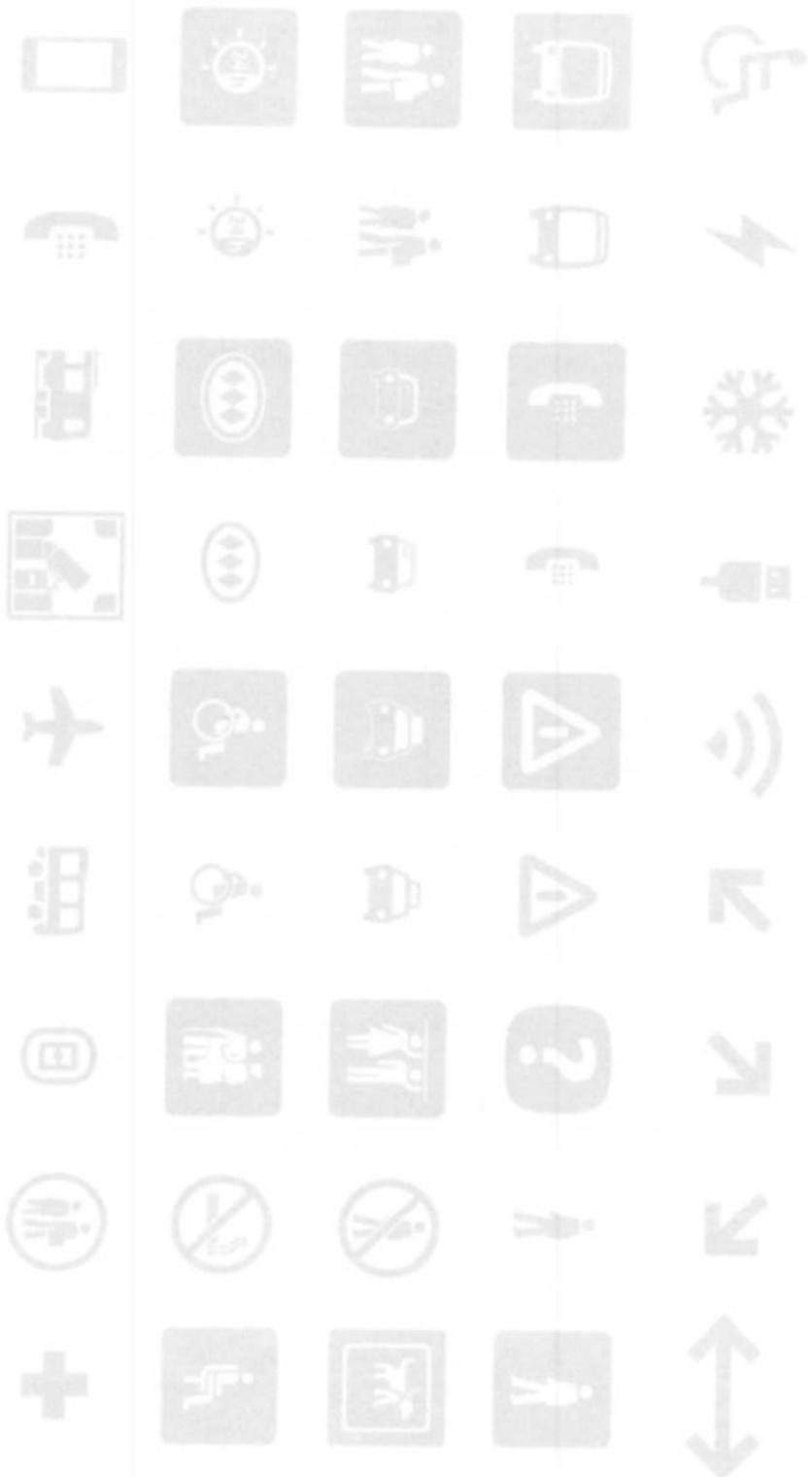


**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ  
Contralora General de la República



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

| Versión Abril 2020

**Red**

Punta Arenas  
de Movilidad



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

# Buses

<b>Pintura carrocería</b>	
Especificaciones	2
<b>Letrero de cortésia frontal y lateral</b>	
Elementos que componen el letrero de recordo frontal y espejel, calcomas tipo pagófilas	3
Especificaciones técnicas	4
<b>Rutero electrónico de información</b>	
Descripción y especificaciones técnicas	5
<b>Información reglamentaria exterior</b>	
Descripción y especificaciones técnicas	6
Ubicación en buses clases A y B	9
Ubicación en buses muestra izquierda	10
Ubicación placa patente en techo	11
<b>Áreas de uso publicitario</b>	
Buses clases A y B	12
<b>Información reglamentaria interior</b>	
Descripción y especificaciones técnicas	13
Genera de identificación	15
Cenaña SOAP	16
Ubicación en buses	18
<b>Colores interiores</b>	
Especificaciones técnicas	19

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.



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

### Buses Pintura carrocería Especificaciones

Los buses deben ser pintados con el siguiente criterio de proporción, según tipología, como lo indica el D.S. 12.211.991:

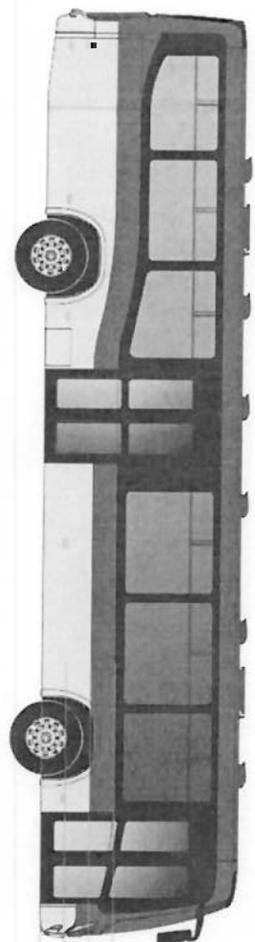
- 1.- Considerar la altura desde el límite inferior predominantemente de las ventanas (incluyendo el D.O. o apertura de luz diurna, que es el Laminao real del vidrio que es visible) hasta la parte inferior de la carrocería. Dividir dicha altura en tres partes horizontales iguales, de las cuales la primera se pinta de rojo completamente hasta el 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 (e. : 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 tapabarridos y los elementos cromados originales.

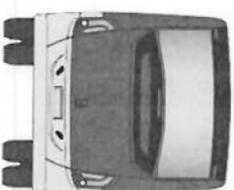
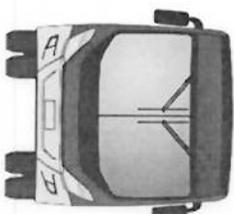
- 3.- Las Llanas deben mantener siempre su terminación original. No deben ser pintadas.
- 4.- Respecto a la tolerancia en las diferencias de pintura roja y gris, ver la tabla Datos colorimétricos de los colores estándar (realizadas con un espectrofotómetro de esfera con luz D65 y observador estándar de 10º y SPH).
- 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 especifica cada uno de los componentes de la diferencia de color, la diferencia total **no debe** superar el valor establecido en la columna Difer. Se toma como referente de diferencia de color la fórmula D(200).

### Proporción de las franjas horizontales en la carrocería

Buses clase A y B



1/3  
2/3



● Rojo  
Rell. 30/90

● Gris

#### Datos colorimétricos de los colores estándar

Color	L*	a*	b*	C*	H°
Rojo	42,44	40,36	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 C17600.



# TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

## 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. Estas 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 presentarse 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 norma, debe contar con previa autorización del DTPR. Queda estrictamente prohibido utilizar cualquier tipo de efecto gráfico, desvanecimientos de uniformación, parpadeos de textos, desvelos, etc. Cuando la carrocería del bus interfiere en la visibilidad del letrero de recorrido, o si el letrero difumina 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 exigirá de esta exigencia y se le permitirá que el listado de hitos se pueda generar, a lo más, en dos ciclos.

## Tecnología

### Especificación: LED multilínea 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 le permita la altura del soporte electrónico.

Frontal



Listado de hitos

Lateral

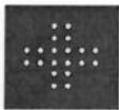


Número servicio

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

Listado de hitos

## Simbolos especiales



Para el caso de los hitos que contengan el "Mensaje" y "Transitar" o una indicación de "Calle", se deben presentar los símbolos en el letrero de manera tal que sea reconocible.

## Uso prohibido



No usar mensajes [sea] los hitos.



No disponer de nueva cortesía los hitos.



No contar elementos también [sea] los hitos. Formar como referencia para el tamaño el hito o mensaje.

### Dimensiones

- Altura máxima: 25 cm
- Ancho mínimo: 7,5 cm

### Especificaciones

- Rango de Temperatura: -30 a 70°C
- Voltaje: 12 ó 24 VCC
- Densidad mínima de led sobre placa: 2,9 led/cm<sup>2</sup>
- Sin interruptor
- Color LED: Amarillo o configurados Amarillo

### Dimensiones

- Altura máxima: 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 led/cm<sup>2</sup>
- Sin interruptor
- Color LED: Amarillo o configurados Amarillo

### División de Transportes Púlicos Regional

Acta de Nombramiento: Abril 2020  
Encargada de área y/o jefe de área  
Contratada al servicio de contrato  
Contrato N° 123456789



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

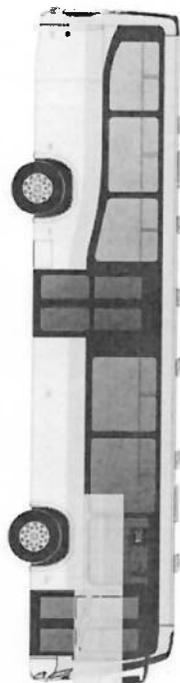
### Buses

#### Letrero de cortesía frontal y lateral

##### Especificaciones técnicas

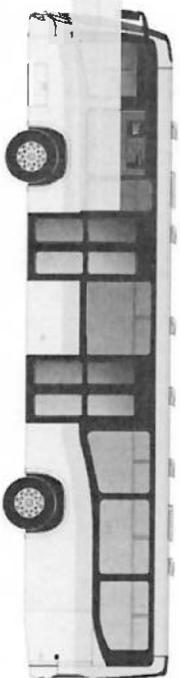
Los letreros deberán encontrarse integrados a la carrocería en estructuras diseñadas para este propósito, resguardando aspectos de seguridad respecto de la visibilidad, conexión y operación, sin cubrir la zona de rango visual que se muestra en el esquema de antecedentes.

#### Ubicación letreros de recorrido en buses



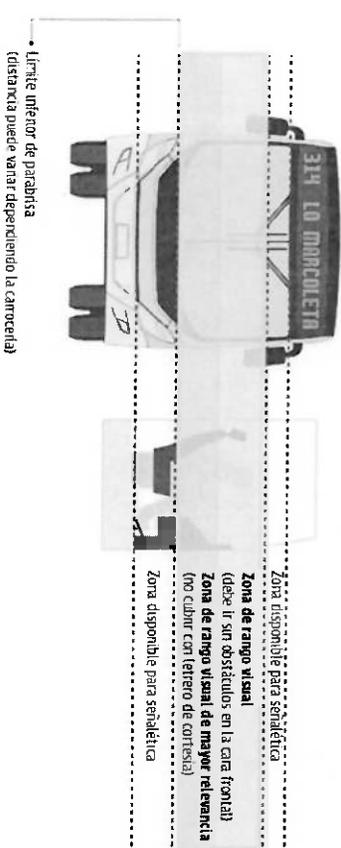
Letrero lateral de recorrido de hitos  
Se indica en la parte lateral superior del trasero de la carrocería, en la posición vertical, a la izquierda de la puerta de ingreso.

Bus es puerta izquierda



Letrero de recorrido de hitos  
Se debe ubicar en el costado posterior o superior trasero de la carrocería, en la zona disponible para señalética.

#### Antecedentes



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



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**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 las mensajes de "Usó 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 electrónica procurando que el número del servicio y el destino sean del mismo tamaño.

**Letrero frontal**

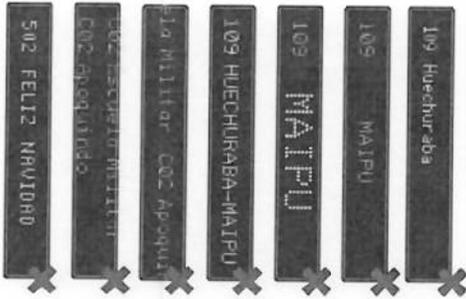


**Uso permitido**

**EN TRANSITO**

- 1) Sección presentará siguientes mensajes:
  - a) "En tránsito"
  - b) "En Busca"
  - c) "Agosto servicio XXX" (según servicio que corresponda)
  - d) "79a. Dirección: xxx" o "Región: xxx"
- 2) Cualquier otro tipo de mensajes a los indicadores de tránsito que permita la visualización de OTRO o MITI.

**Uso prohibido**



**109 ET**

**Lateral y trasero**

Debe mostrar siempre el número del servicio o la sigla ET con el número de línea asociado y el código de destino. No permite el cambio de información para garantizar la muestra de soporte electrónico. En la sigla "Agosto servicio XXX" se debe mostrar el número del servicio.

- 1) No usar más de un número para el código.
  - 2) No disponer de espacio para mostrar el código.
  - 3) No mostrar otros códigos para el número y el destino.
  - 4) No mostrar simultáneamente origen y destino.
  - 5) No mostrar código de destino funcional de los textos.
  - 6) No mostrar código de destino.
  - 7) No mostrar código de destino.
- En el caso de mensajes asociados a la información del destino del bus:

El letrero frontal deberá estar ubicado en un punto de vista que permita la lectura del número del servicio y su destino final, en la dirección que corresponde. En servicios de carácter especial, el destino se alinea con el primer "Huechuraba" final del texto "109e Expreso" en el primer y último tal como se muestra.

**Boletín de Transportes Público Regional**  
 Región de Maipo, Grupos A, Abril 2020  
 En caso de preguntas sobre el uso de este manual contactar al administrador de contrato LUTRER@cg.cl

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**Buses****Información reglamentaria exterior**

Descripción y especificaciones técnicas

**Red** Punta Arenas de Movilidad**Red****Red** [www.dtp.r-gob.cl](http://www.dtp.r-gob.cl) 612 221 614**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 puertas 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 ad.

**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**

Placa 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 de 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 roa que las recibe.

**Lateral izquierdo:** El adhesivo de Placa Patente deberá estar ubicado entre ambas puertas 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.

**Dirección de Transportes Públicos Regional**  
 Mariscal de Mariposa 014000 - Abril 2020  
 En caso de preguntas sobre el uso de este manual contactar al correo: [tsa@rtp.r-gob.cl](mailto:tsa@rtp.r-gob.cl) o al número de contacto: 612 221 614



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

### Buses Información reglamentaria exterior Descripción y especificaciones técnicas



Especificaciones o requisitos



Bus tipo: Estructura: monocaja, Diesel, Euro 7 o superior



Bus 4 con Manual

#### Características del bus

Los buses deberán instalar un set de pictogramas en vitilo autoadhesivo de color blanco sobre los atributos esenciales 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 iconos).

**Materialidad:** Vitilo autoadhesivo

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

**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.

0001

#### Identificador vehiculo y terminal

Los buses podrán llevar un adhesivo con la identificación del bus y terminal al que pertenece, 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:** Vitilo 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 combi stibó.



Bajada

Subida

#### 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:** 26 x 20 cm

**Materialidad:** Vitilo 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:** Vitilo 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.

**Dirección de Transportes Públicos Regional**  
Metría de Mareas Gálvez - AVAL 2020  
Entregado por: J. PÉREZ GUTIERREZ el día de este mes de mayo del 2025.  
Contratar al Sr. VASQUEZ de CONTRALORA GENERAL DE LA REPUBLICA



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

### Buses 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 (HDP). 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 esquema de las páginas 9 - 11 de este manual); **Lateral izquierdo:** Debe estar ubicado en el extremo superior derecho (ver el esquema 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 monocrromática 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 rectangular 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 OIP Regional previo a su implementación en los buses.

**Distrito de Tronquera Población Regional**  
Municipalidad de Tronquera - Abril 2010  
En caso de preguntas sobre el uso de este manual  
contactar al administrador de contenido  
correspondiente.





## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

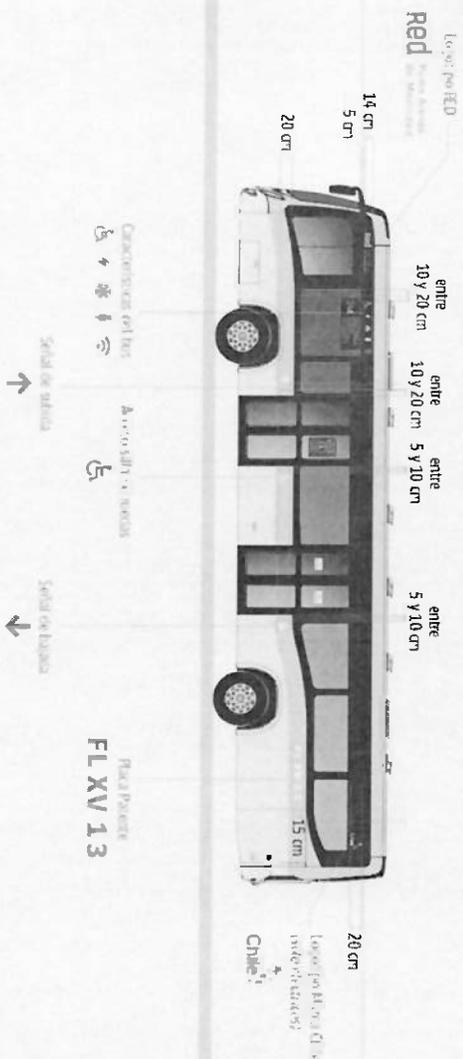
Contralora General de la República

### Buses

#### Información reglamentaria exterior

Ubicación en buses puerta izquierda

Escala 1:100



#### Color

- Negro
- Blanco

Si los adhesivos se ubican en la parte grta 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. 2112 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 validarse la propuesta de ubicación con el DTP Regional previo a su implementación en los buses.

**División de Transportes Público Regional**  
Mecenas de Maunabo Gálvez - Abril 2020  
En caso de preguntas sobre el contenido de este manual contactar al mismo visor del contenido  
Con fecha: 2025.



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

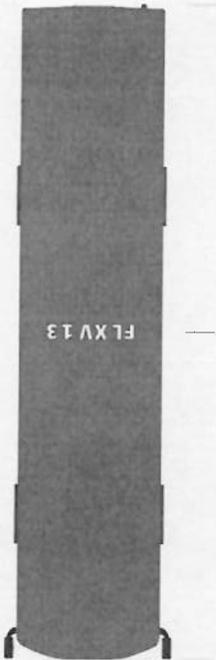
Contralora General de la República

### Buses

## Información reglamentaria exterior

Ubicación placa patente en techo

**Buses clase A y B**  
El número de placa patente se ubica en la parte superior del bus y en color blanco.  
El ser de del fabricante, año y año de 2017 del año se ubica en la parte superior del bus. Si el fabricante no permite su identificación desde el exterior, se debe estar presente la serie de la parte frontal.



**Color**

Blanco

La señalización en techos debe ser de color blanco con la fuente IS Info Gaisa

**A**

Cualquier adhesivo que no esté especificado en este Manual, así como cualquier diferencia que pueda presentarse 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 cámara no permite implementar los adhesivos de la manera sugerida en estos esquemas, debe validarse la propuesta de ubicación con el DTP Regional previo a su implementación en los buses.

División de Transportes Públicos Regional  
Vialidad de Normalización - Abril 2020  
En caso de preguntas sobre el uso de este Manual  
contactar al correo: [viajados@cgta.cl](mailto:viajados@cgta.cl)  
CGTP Regional



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

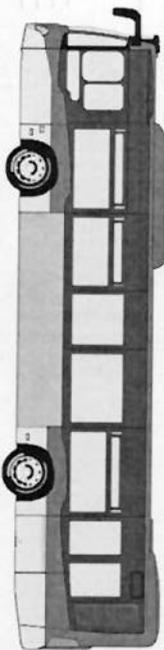
Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

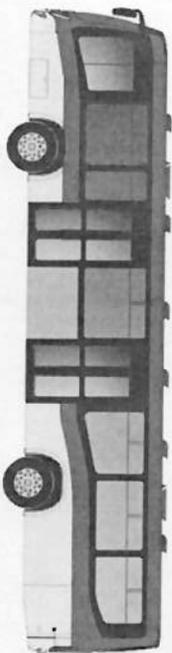
Contralora General de la República

### 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 ventanillas se debe trabajar en un material translúcido (Adkatorw 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 muestre el número del servicio o la sigla ET (en tránsito), EP (empañe) y RC (regulando).

Para el caso de buses puerta izquierda, se permitirá su uso respetando los sticker reglamentarios especificados en la página 10 de este manual.



# TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

## Buses Información reglamentaria Interior Descripción y especificaciones técnicas



### No fumar

**Dimensiones:** 21 x 21 cm

**Materialidad:** Vinilo autocopresivo Blanco

**Ubicación:** Deberán 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.



### Advertencia puertas

**Dimensiones:** 20 x 12,5 cm

**Materialidad:** Vinilo autocopresivo

**Ubicación:** En todas las puertas de descenso interior del bus, deberá ubicarse el autocopresivo "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 ambos no as.



### WiFi

**Dimensiones:** Cercano al ingreso bus: 21 x 21 cm ; **Extensión del bus:** 15 x 15 cm

**Materialidad:** Vinilo autocopresivo 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 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.



### No subir

**Dimensiones:** 20 x 12,5 cm

**Materialidad:** Vinilo autocopresivo Blanco

**Ubicación:** En todas las puertas de descenso, pero por el reverso (hacia el exterior del bus) deberá ubicarse el autocopresivo "No subir" en la hoj a 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 ambos hoj as.



### Aire Acondicionado

**Dimensiones:** 12,5 x 30 cm

**Materialidad:** Vinilo autocopresivo Blanco

**Ubicación:** Si corresponde, deberán ubicarse en las ventanillas abalibres o de corredora, a lo menos uno por rueda.

### Color

Negro  
Pantone Process Black

Gris  
304 Pantone Process Black

Rolo adhesivos  
Pantone 032C

⚠ Solo se mantendrán las leyendas originales de fabrica que entreguen instrucciones a los usuarios sobre particularidades propias de la categoría: procedimiento Escalpe con manilla, procedimiento Escalpe con palanca, procedimiento Escalpe 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.

**Dirección de Transportes Públicos Regional**  
Ministerio de Transportes y Obras Públicas - 2020  
En caso de preguntas sobre el uso de este manual, contactar al administrador de cuenta 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 carpintería 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 palanqueta de acceso para sillas de ruedas tanto en su interior como en el exterior.

#### Color

Negro

Patrón Bouss-Burd

Azul adhesivos

Patrón 29x4

Amarillo

Patrón Caramel Yelano C



#### Señal piso silla de ruedas

**Dimensiones:** 150 (o más) x 100 cm

**Pictogramas:** 60 x 60 cm

**Materialidad:** Vinilo autoadhesivo laminado 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 pedales

**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 consola de los pedales existentes al interior del bus.



Los extintores deberán conservar 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 Públicos Regional**  
 Valparaíso  
 Valparaíso, Chile - 2025  
 En caso de preguntas sobre el uso de esta información contactar al área de Asesoría Técnica de la División de Transportes Públicos.



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

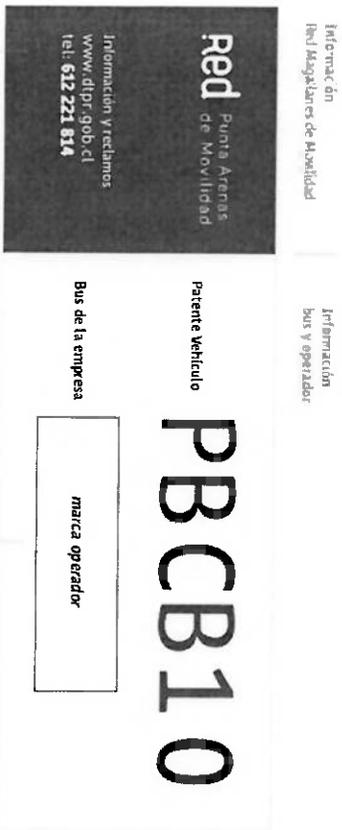
Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**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 estante 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.



Formato estándar a utilizar, altura del adhesivo al frente o disponible en la información de las



**Especificaciones**

**Dimensiones:** 90 x 30 (altura se ajusta al alto de la cenefa interior del bus)

**Impresión:** Digital o sistema alternativo

**Materiales:** Vinilo autoadhesivo

**Ubicación:** Se ubica 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 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.

División de Transportes Públicos Regionales  
Manual de Normas Gráficas | Abril 2020  
En caso de preguntas sobre el uso de este manual  
contactar al correo [servicio@dtpr.gob.cl](mailto:servicio@dtpr.gob.cl)



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**Buses**  
**Información reglamentaria interior**  
**Ceruela SOAP**

Pieza gráfica ubicada en el interior del bus que describe el SOAP (Seguro Obligatorio de Accidentes Personales). Todo el espacio restante de la ceruela del costado derecho del bus 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 ceruela interior del bus)  
**Impresión:** Digital o sistema alternativo  
**Materialidad:** Vinilo autoadhesivo  
**Ubicación:** Se ubicará en la ceruela superior, justo al costado de la ceruela de identificación.

**Color**

Negro  
Pantone Process Black



Formato estándar / altura máxima del espacio disponible en la ceruela 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 Públicos Regional  
Municipalidad de Nueva Guatuzota - Junio 2020  
Ejemplar de piecitas sobre el uso de este manual  
consultar al departamento de diseño gráfico  
del DTP Regional



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

### Buses

## Información reglamentaria interior (excepción) Cenefa de Identificación y SOAP

Para cenefas que no dispongan de cenefas interiores o su tamaño sea inferior a 30 cm, se debe conmar 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:** Alta: 30 cm.

**Archi:** se ajusta al máximo posible de la ventana.

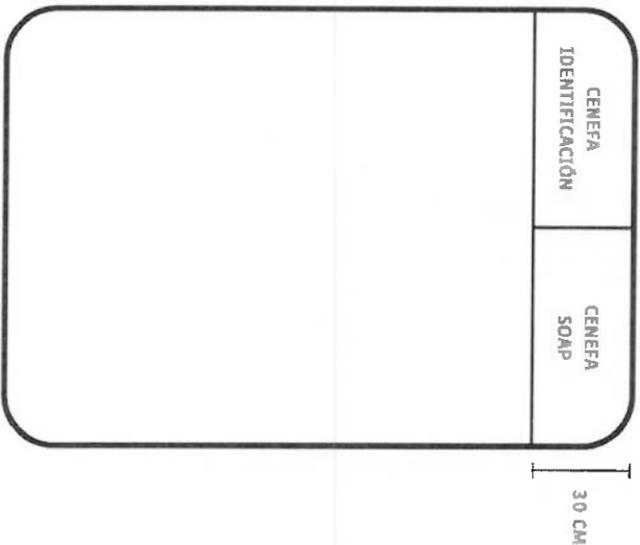
**Impresión:** Digital o sistema alternativo

**Materia:** Vinilo autocadresivo

**Ubicación:** Se ubica en la parte superior del vidrio, justo debajo del marco y al costado de las puertas de bado 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 previa a su implementación en los buses.

**División de Transportes Públicos Regionales**  
Manual de Normas Gráficas | Abril 2020  
En caso de preguntas sobre el uso de este Manual  
contactarse al Departamento de Gráficas  
Cristian Barrios

## Buses

### Información reglamentaria interior

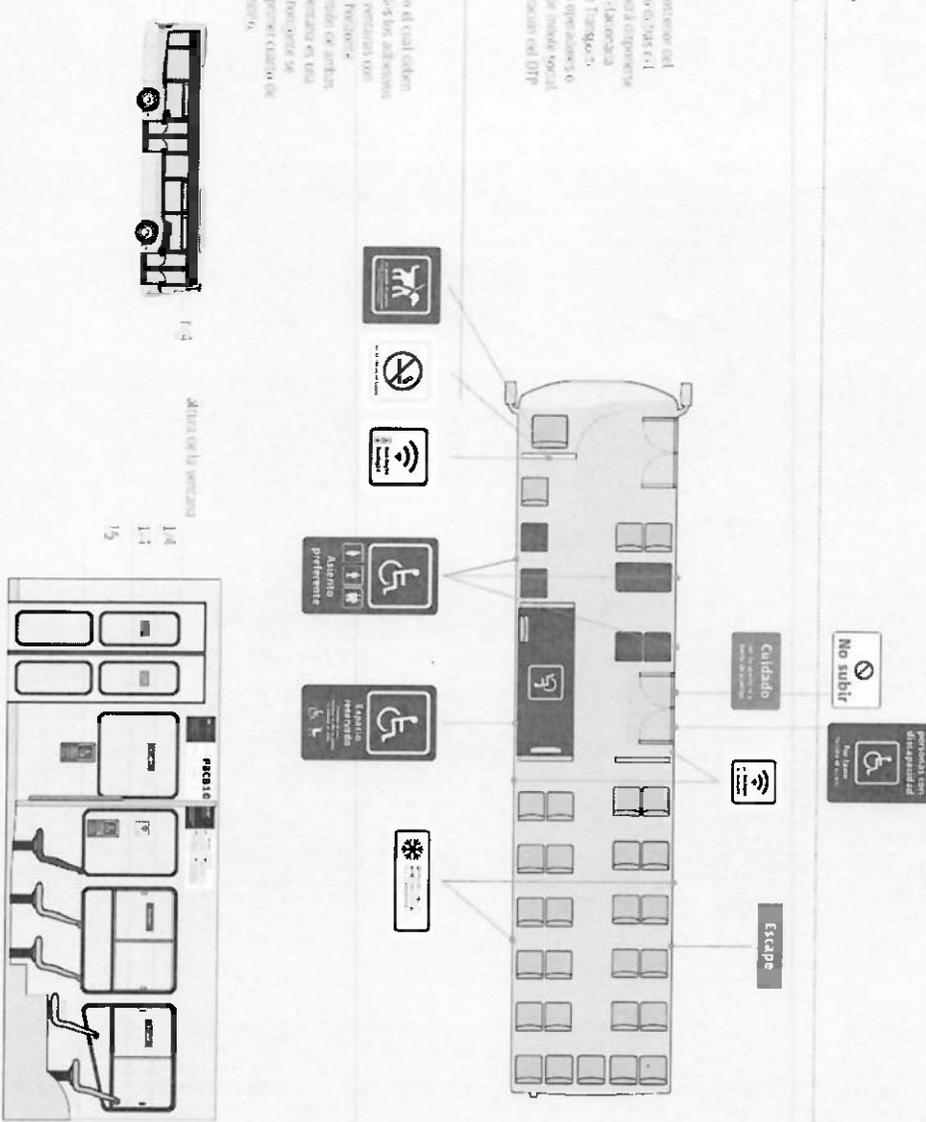
#### Ubicación en buses

**Exterior bus**

**Interior bus**

En la parte posterior del panel lateral se debe colocar la siguiente información: -La placa al Sistema de Tarjetas -Frente a los pasajeros, o a cualquier otro modo especial para autorización del OTP Regional.

Reservar bajo el cual ordenar instalar todos los adhesivos requeridos, considerando con los D.S. 212, el D.S. 211 y el D.S. 210, en la medida de lo posible, en una sola pieza, el fabricante se encargará de garantizar la calidad del adhesivo.



**▲** 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 OTP Regional previo a su implementación en los buses, así como también una ubicación distinta a la de este manual.

Distrito de Transportes Públicos Regional  
Manual de Normas de Admisión - 2020  
En caso de preguntas sobre el uso de este Manual contactar al área de Asesoría de Contraloría.



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

### Buses Colores interiores Especificaciones técnicas

#### Datos colorimétricos 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	297,52
Gris rineros 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.



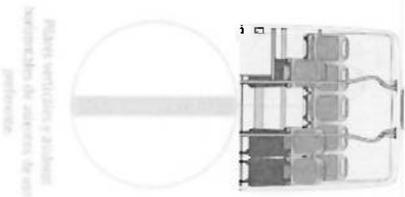
##### Color

- Gris manilla de agarre de asientos
- Rojo asientos movilidad reducida

##### Color

#### Cielos, pasamanos y paneles

Todos los jilares verticales y asideros horizontales deben ser de color gris, a excepción de los que se encuentran adyacentes a los asientos de uso preferente.



- Gris pisos y rineros bus
- Amarillo
- Pantone Coreal Yellow C

En los planes 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 mento o superficie del tubo.

**División de Transporte Público Regional**  
Vozes de Nazca Gráficas - Fonit 8220  
En caso de diligenciar sobre el uso de este manual contactar al administrador de oficina correspondiente.



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**ANEXO N°5: ESPECIFICACIONES DE LOS VEHÍCULOS QUE COMPONEN LA FLOTA**

Para el otorgamiento de subsidio a la prestación de Servicios de Transporte Público Urbano remunerado en la ciudad de Punta Arenas, región de Magallanes y de la Antártica chilena, se contará con una flota de 70 buses diésel, de alto estándar. Adicionalmente, según lo estipulado en la cláusula sexta, se podrán incorporar 10 buses diésel alto estándar adicionales a la flota.

El Ministerio, podrá solicitar al contratado, durante toda la vigencia del contrato, un informe del estado<sup>11</sup> de los elementos técnicos del bus, el cual deberá ser validado por una empresa auditora externa bajo el costo del operador, la cual verificará la correcta operación, estado y mantenimiento de todos los elementos que se describen en el presente anexo.

El informe mencionado deberá indicar si se requiere la reparación de alguno de los elementos técnicos analizados del bus para que el bus quede en un correcto estado para la operación. Adicionalmente, se deberá indicar el valor estimado que cada una de las reparaciones necesarias tendría. La empresa de auditoría deberá contar con la aprobación del Ministerio y será seleccionada de una terna propuesta por el Operador de Transportes.

**Características De Los Buses**

El presente apartado contiene las especificaciones técnicas que tienen los buses que forman parte del servicio de suministro de buses.

En este documento, se especifican requerimientos técnicos complementarios a los descritos en el Decreto Supremo N°122, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante D.S.122/1991) y sus modificaciones. De acuerdo con las facultades que estos mismos documentos entregan al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se detallan requerimientos adicionales que describen, de mejor forma, las necesidades particulares y actuales de la ciudad de Punta Arenas. De esta manera, se conjugan una serie de requerimientos con el objetivo de asegurar el cumplimiento de los estándares operativos, tecnológicos, ambientales, de confort, seguridad y de accesibilidad universal que deberán ser parte o estar incluidos en los buses, además de estar preparados para el equipamiento tecnológico necesario para cumplir con los estándares mínimos requeridos en las regulaciones respectivas.

Adicionalmente, la incorporación del estándar que a continuación se describe constituye una mejora sustancial en la experiencia de viaje de los pasajeros con el requerimiento de un sistema de climatización, cargadores USB, pantallas para información a usuarios, wifi, mayor seguridad y otras características que apuntan a entregar un servicio de mayor calidad.

**i. REQUISITOS GENERALES DE LOS BUSES**

En términos generales, el diseño del chasis, carrocería, diseño interior y otros componentes del bus deben asegurar su calidad, durabilidad y seguridad a lo largo de la vida útil, considerando las condiciones y exigencias propias del Sistema de Transporte Público.

Los buses y todas las partes que lo componen deben cumplir con todos los requerimientos estipulados en el presente documento y la normativa vigente.

Todos los componentes del vehículo, ya sean mecánicos, neumáticos, eléctricos, electrónicos u otros que requieran procesos de mantenimiento o de inspección física periódica, deberán instalarse de manera que faciliten el acceso a los mismos para minimizar el tiempo de acceso a las áreas de reparación críticas, evitando la necesidad de desmontar partes de la estructura

<sup>11</sup> El presente Informe deberá ser entregado por el contrato en un plazo máximo de 30 días corridos, contados desde la solicitud del mismo por parte del Ministerio.



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

y/o equipos (como por ejemplo, asientos o el piso debajo de ellos) con el fin de tener acceso a estas áreas permitiendo la utilización de herramientas y equipos de uso normal y estándar en la industria.

En este contexto, se deberá privilegiar el uso de herramientas estándar y reducir al mínimo el uso de herramientas especializadas o únicas. La carrocería y estructura del vehículo deberán estar diseñadas para facilitar su mantenimiento y reparación, así como también, los paneles individuales y las partes o equipos que puedan resultar dañados durante la operación normal de los buses, deberán ser fácilmente reparables o reemplazables. La facilidad de reparación, debe estar relacionada con la vulnerabilidad del elemento en condiciones de servicio.

Finalmente, las herramientas que se requieran para el mantenimiento y las inspecciones, tales como llaves de puertas de compartimientos, fuelles, etc. deben ser provistas para cada unidad.

**ii. CLASES DE BUSES**

De acuerdo los requerimientos propios de las zonas en que operarán los buses objeto de las presentes especificaciones, y acorde con lo descrito en el D.S.122/1991 en su artículo 2° bis y sus posteriores modificaciones, los buses para los cuales se solicite su primera inscripción en el Registro Nacional de Transporte Público de Pasajeros, en las fechas y en las ciudades que por Resolución disponga el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, atendiendo a su longitud, se clasificarán de la siguiente manera:

- 1) Bus Clase A: bus de una longitud igual o superior a 8 metros e inferior a 11 metros, pudiendo ser buses tipo A1 y A2

La longitud será considerada entre los extremos anterior y posterior del vehículo.

**iii. DIMENSIONES GENERALES**

De acuerdo con lo descrito en el D.S.122/1991 en su artículo 7° numeral 1, Dimensiones generales:

- El ancho exterior del vehículo será como máximo 2,6 m. En todo caso, la proporción entre el ancho del vehículo y la distancia entre las caras externas de las ruedas del eje trasero será, como máximo, de un 115%.
- En la medida del ancho del vehículo no serán considerados los espejos retrovisores exteriores ni sus soportes.

El largo del voladizo trasero no podrá exceder del 65% de la distancia entre ejes.

**iv. REQUISITOS TÉCNICOS RELATIVOS A CAPACIDAD DE PASAJEROS**

1. Requerimientos decreto supremo n°122, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

De acuerdo con lo descrito en el D.S.122/1991 en su artículo 7° numeral 2, Requisitos técnicos relativos a la capacidad de pasajeros:

Para los efectos de las exigencias de número de asientos y número total de pasajeros que se indican en la letra c) siguiente, se debe contemplar:

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

a) Superficie total disponible para pasajeros (S0): se determinará descontando de la superficie del piso del vehículo, las siguientes:

- La superficie del puesto del conductor;
- La superficie de los peldaños;
- La superficie ocupada por sistemas, mecanismos u otros elementos asociados al equipamiento de registro de viajes y al control de acceso.
- La superficie de todas las zonas en que no sea posible ubicar pasajeros.

b) Superficie disponible para los pasajeros de pie (S1): se determinará restando de S0, lo siguiente:

- La superficie de las zonas que no son accesibles al pasajero de pie cuando todos los asientos están ocupados, con excepción de los asientos abatibles en caso de que el vehículo los disponga;
- La superficie de las zonas que se encuentran situadas delante de un plano vertical que pasa por el centro del respaldo del asiento del conductor, en su posición más alejada del volante de dirección, y por el centro del espejo retrovisor exterior situado al lado derecho del vehículo;
- La superficie del espacio reservado para silla de ruedas;
- Cualquier superficie del nivel superior en los vehículos Clase D.

c) Número de pasajeros:

- Número de asientos (A): El número de asientos de pasajeros, deberá ser igual, al menos, al número de metros cuadrados de la superficie total disponible para pasajeros, aproximado al número entero más cercano. En este cálculo, no se considerarán los asientos abatibles en caso de que el vehículo los disponga. Asimismo, el asiento doble que se indica en el numeral 7° del artículo 7° del D.S. 122/1991, será contabilizado como una unidad, y para efectos de los presentes TDR, éste no será considerado como un asiento preferente.
- Número total de pasajeros (N): El número total de pasajeros transportados se calculará de la siguiente manera:

$$N = A + \frac{S1}{S}$$

y deberá cumplir con la siguiente condición:

$$N \leq \frac{[PBV - POM]}{q}$$

en donde:

PBV: peso bruto total del vehículo.

POM: peso del vehículo en orden de marcha, incluye la tara del vehículo, carga de combustible, rueda de repuesto y herramientas normales, incrementado en 75 kg para el peso del conductor.

q: peso promedio de un pasajero, igual a 65 kg.

S: área necesaria para un pasajero de pie, igual a 0,167 m<sup>2</sup>.

**v. 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:



## **TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

### **1. GENERALIDADES**

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

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.

### **2. 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.

### **3. 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 pudiesen 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.

### **4. ENTRADA BAJA**

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.



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

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.

### 5. 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 anti vandálicos. 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.

### 6. 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 tarjeta 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.
- 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.



## **TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

### **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 switch 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.

#### **7. 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.

#### **8. SISTEMA DE CLIMATIZACIÓN**

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.

#### **9. 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



## **TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

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.

## **10. VENTANAS**

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.

## **11. 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.



## **TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

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.

## **12. 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 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.



## **TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

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

### **13. 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.

### **14. 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.

### **15. TIMBRE DE PARADA SOLICITADA**

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.

### **16. 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.

### **17. 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.

### **18. Requerimientos asociados a los componentes tecnológicos del bus**

#### **1. Especificaciones generales del equipamiento incorporado al bus**

- i. Todo el equipamiento embarcado y las condiciones de instalación provistas por el Fabricante deberá estar integrado armónicamente con el diseño del vehículo.
- ii. No se permitirán elementos superpuestos o expuestos a los pasajeros que evidencien riesgos vandálicos, de accidentes y/o afecten el diseño interior del vehículo.
- iii. Elementos como tornillos, pernos o cualquier otro tipo de fijación, no deben quedar expuestos a los pasajeros y tampoco presentar aristas cortantes. El Fabricante no deberá usar cabezas del tipo paleta o cruz, privilegiando sistemas menos convencionales o



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

inviolables, como por ejemplo Pin Parker, Pin Torx, u otros para lo cual debe suministrar la herramienta especial.

- iv. Los soportes y elementos de sujeción deben soportar el peso del equipamiento embarcado.
- v. Los tubos, pilares o pasamanos donde se canalice el cableado y/o se instalen dispositivos deben ser desmontables. Adicionalmente, se debe asegurar que dichos tubos tengan perforaciones adecuadas en su parte superior. Para la especificación de dichas perforaciones de los soportes de montaje de validadores se entregarán plantillas de los orificios del soporte.
- vi. Las entradas o salidas de los ductos que queden expuestas deberán estar cubiertas con tapas integradas armónicamente a la carrocería.
- vii. Cualquier instalación de dispositivos, equipamiento embarcado u otro elemento que lo acompañe deberá considerar espacio suficiente a fin de no impedir la normal operación y mantenimiento, tanto de los componentes tecnológicos como de otros componentes del vehículo.
- viii. No se permitirán condiciones de instalación que evidencien perturbaciones, pérdidas e interferencias producto de la proximidad entre cables de alimentación eléctrica y cables que transporten señales.
- ix. Todo el equipamiento embarcado provisto por el Fabricante del vehículo deberá incluir las condiciones de mantenimiento y garantías de los componentes que se instalen en el vehículo, mediante los correspondientes manuales de usuario y/o mantenimiento. Así también, deberá incluirse la disponibilidad de repuestos necesarios para los distintos componentes.
- x. Se requiere que el equipamiento embarcado opere correctamente en un ambiente hostil, típico de una operación de transporte público en una ciudad como Santiago. Para esto, se deben considerar las condiciones de temperatura, humedad, vibraciones, presencia de polvo, petróleo, grasa, aceite, entre otras condiciones a las cuales se someterá el equipamiento, cableado, etc. Toda instalación a bordo debe considerar a lo menos grado de protección IP54 o equivalente y cumplir con un estándar del tipo SAE J1455 o similar.
- xi. El equipamiento embarcado debe estar diseñado para operar en el transporte público por lo que se deberá entregar a la autoridad antecedentes que prueben:
  1. Compatibilidad electromagnética.
  2. Resistencia al impacto y vibraciones.
  3. Tolerancia a temperatura y humedad.
  4. Resistencia al agua.

## 2. Soportes y espacios para dispositivos de los servicios complementarios

En el caso, de existir validadores, se deberá considerar para estos sistemas:

- i. El bus deberá disponer –en cada uno de los sectores de acceso al vehículo– un par de tubos de las mismas características que los pasamanos para soportar la instalación de validadores y semáforos. Lo anterior, tanto para las puertas del costado derecho como del lado izquierdo de la carrocería.
- ii. Los pasamanos o pilares donde se instale el equipamiento deberán soportar un peso mínimo de 2 kg para alojar los dispositivos mencionados. Se debe asegurar que dichos tubos tengan perforaciones adecuadas en su parte superior. Para la especificación de dichas perforaciones de los soportes de montaje de validadores se entregarán plantillas de los orificios del soporte.
- iii. La disposición del pilar debe ser tal que, al instalar el validador, no interfiera la visibilidad del conductor hacia la ruta y espejos.



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

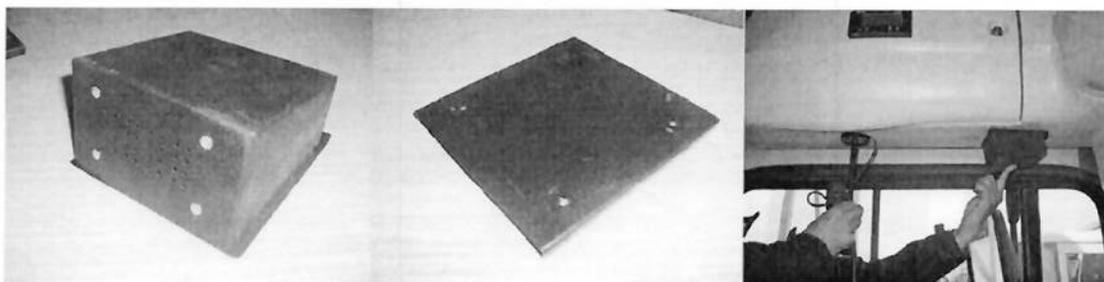
Contralora General de la República

- iv. Los mencionados tubos deben traer los ductos ya preparados llegando al gabinete de acuerdo con lo descrito en el siguiente punto (3). Las sujeciones de dichos tubos deben poder desmontarse y volver a montar para realizar el trabajo de cableado que permita la instalación de validadores y semáforos de validación. También, deben contar con el cable guía en toda la extensión del tubo (hasta el piso del bus).

Para el caso de la consola del conductor y parlante de comunicación con el conductor:

- Se debe considerar un espacio para la instalación de una consola perteneciente al sistema de gestión de flota, de un tamaño de 253x211x38 mm al interior de la cabina de segregación del conductor.
- Dicho espacio deberá tener un plano en declive dentro del tablero del conductor que permita la correcta visualización de la consola por parte de éste y que el mencionado espacio permita deslizar la consola hacia arriba de la base de sujeción de la consola con el fin de proceder a su mantenimiento cuando fuera requerido.
- La consola debe ser parte del tablero del conductor, para lo cual se debe considerar un soporte de montaje plano que debe cumplir con la norma VESA.
- Se debe considerar que dicha consola será empotrada en este espacio.
- Para la ubicación del espacio solicitado se debe considerar que la consola deberá estar instalada al lado derecho del conductor, dentro de su zona de alcance definida por una esfera de un radio máximo de 677 mm medido desde el respaldo del asiento en un plano
- horizontal en postura estática y un radio máximo de 851 mm medido desde el respaldo del asiento en un plano horizontal en postura dinámica (considerando un ángulo máximo de 70 grados de flexión de tronco).
- El mencionado espacio deberá tener un orificio por el cual acceder a un ducto de mínimo 1,5" de sección que llegue al gabinete especificado en el punto 4 del presente apartado.
- Se debe considerar la instalación de un parlante adicional a la consola para permitir la comunicación de los centros de control con el conductor de acuerdo con la siguiente ilustración 1:

### **Ilustración 1: Imágenes parlante de comunicación**



En el caso de los contadores de pasajeros, se deberá habilitar un espacio sobre las puertas para la instalación de dichos dispositivos, que serán ejecutados, por un proveedor de servicios complementarios. El tamaño máximo a considerar para estos dispositivos es de 300 mm x 100 mm x 100 mm.

### **3. Canalización al interior del bus para los dispositivos de servicios complementarios tecnológicos**

Desde el gabinete que se describe en el punto siguiente (4) del presente apartado, se deben disponer de canalizaciones o ductos independientes para los cables de energía y señal que permitan la conexión de los dispositivos con los diversos sensores y elementos distribuidos en el bus y fuera del gabinete, tales como:



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- Dispositivos de validación del medio de acceso.
- Consola del conductor.
- Paneles de información.
- Sensores de apertura y cierre de puertas.
- DVR, cámaras y monitor.
- Contadores de pasajeros.
- Interfaz CANBUS.
- Cualquier otro elemento que habitualmente pueda requerir integración con sistemas de gestión de flota o validación.

A modo de referencia, se debe considerar la instalación de ductos y cables guía desde el gabinete hacia:

- Cada uno de los pilares que contendrán validadores del medio de acceso.
- La zona superior de cada una de las puertas del bus (para dispositivos de conteo de pasajeros).
- Los paneles interiores de información variable.
- Los paneles exteriores de información.
- La consola del conductor.
- Los contadores de pasajeros.
- Las antenas de comunicación y de GPS en el techo del bus (o según lo indicado por el proveedor de servicios complementarios tecnológicos).
- El habitáculo del conductor, para elementos tales como consola, botón o pedal de emergencia y megafonía.
- En caso de que el DVR sea instalado fuera del gabinete se deberán considerar las señales provenientes de éste.
- Así como todo otro elemento o dispositivo tecnológico que venga con el bus.

Características y requerimientos de las canalizaciones o ductos:

- i. Las canalizaciones deberán estar fabricadas con materiales aptos para instalaciones automotrices, auto-extinguibles, retardantes al fuego y que no emitan humos o gases tóxicos.
- ii. Su diámetro debe ser adecuado para contener el cableado correspondiente, para evitar aplastamiento y respetando la tensión máxima de halado del cable.
- iii. Los ductos deberán estar sujetos a la estructura del bus, a intervalos regulares de al menos 0,30 m a lo largo de toda su extensión.
- iv. Los ductos deberán contener cables guía que en cada extremo sobresalgan al menos 5 cm para el cableado de los diferentes dispositivos y en el interior del gabinete estar codificados y etiquetados en cada extremo, de forma de poder identificar claramente el ducto y la función que le pertenece.
- v. Los cables guías deberán tener al menos alma de metal.
- vi. Las salidas de los ductos deberán encontrarse cubiertas, de manera tal que no representen peligro de daños a los pasajeros y no interfieran con la estética interior del bus, y permitan la manipulación y acceso por parte del personal técnico.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- vii. Los ductos deberán tener un ancho mínimo de 1,5" salvo que se especifique lo contrario. Para el caso de los ductos que conectan el gabinete con los domos, estos deberán ser de al menos 2".
- viii. Los ductos podrán ser corrugados y, en caso de combustión, deberán arder sin llama, no emitir gases tóxicos, estar libres de materiales halógenos y emitir humos de muy baja opacidad.
- ix. Los ductos deben tener un radio de curvatura ajustado de acuerdo con la tabla siguiente, en ausencia de un valor que no se pueda extrapolar, se deberá considerar radios de curvatura de 10 veces el diámetro del ducto.

**Tabla 3: Radio de curvatura de ductos**

Diámetro nominal de la tubería [pulgadas]	Radio de curvatura al borde interior del tubo [cm]
1/2	10
5/8	10
3/4	12
1	18
1 1/4	20
1 1/2	25
2	30

Sin perjuicio de lo anterior, en casos que un cable o cordón requiera por especificación del Fabricante un radio de curvatura superior al especificado en la tabla y párrafo precedente, se deberá considerar lo especificado por el Fabricante del cable o cordón, el cual debe ser de uso automotriz.

En ningún caso se permitirá utilizar codos de 90° ni otras condiciones que dificulten el futuro cableado.

Para el caso de los dispositivos ya solicitados en el bus, éstos deberán venir debidamente cableados por las canalizaciones solicitadas

**4. Gabinete para la instalación del equipamiento de servicios complementarios tecnológicos**

Se deberá disponer de un gabinete o caja cerrada con espacio suficiente para albergar en su interior al menos cuatro (4) subsistemas distintos, cada cual con su respectivo acceso individual. Este gabinete debe:

- i. Tener un volumen interno de al menos 240 dm<sup>3</sup> disponibles según las siguientes dimensiones: 80 cm x 100 cm x 30 cm.
- ii. Incorporar elementos de sujeción para los dispositivos, que permitan soportar un peso total máximo de 35 kg.
- iii. Estar integrado armónicamente con la carrocería y el diseño interior del bus.
- iv. Debe permitir el fácil acceso a los técnicos autorizados a ingresar a dicha área, pero no así a los pasajeros.
- v. Contar con ventilaciones que permita que el rango de temperatura al interior de éste permanezca en el rango (-10°C; +50°C).
- vi. No permitir el ingreso de agua por los cierres y rejillas de ventilación. Cumplir con IP55.



#### **TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- vii. Se deben contemplar ductos independientes para la acometida del cableado (energía y señal) de los distintos dispositivos distribuidos en el bus para cada uno de los subsistemas. Los ductos deben ser de al menos 1,5" diámetro.
- viii. Se debe considerar distancia máxima para el recorrido de los cables entre los domos y el gabinete de 6 metros.
- ix. Debe contar con iluminación interior.
- x. Debe incluir a lo menos 3 bandejas soportantes para dispositivos interiores.

Dentro del gabinete se deberá disponer de 4 fusibleras o cajas eléctricas para que cada subsistema se conecte independientemente con conectores de 4 vías de uso automotriz (Tyco Ref: 880110-0). Las 4 fusibleras deben conectarse desde una toma protegida eléctrica y físicamente independiente desde la batería del vehículo, alimentada desde antes del dispositivo corta corriente disponible para el conductor del bus, procurando aislamiento de corrientes eléctricas residuales (interferencia). Para cada fusiblera o caja eléctrica, se deben incluir 4 bornes independientes para:

- i. Alimentación eléctrica general (+B).
- ii. Señal de Ignición.
- iii. Ground (GND).
- iv. Señal de Odómetro.

Las cajas eléctricas o fusiblera del gabinete, se deberán alimentar con 4 cables eléctricos de uso automotriz de las siguientes secciones y convenciones de colores:

- a. Alimentador +B: Cable color Rojo 12 AWG
- b. Ground (GND): Cable color Negro (o café) 12 AWG
- c. Señal de Ignición: Cable color Amarillo 16 AWG
- d. Señal de Odómetro: Cable color celeste 16 AWG

Adicionalmente, en el interior del gabinete, se deberán considerar regletas de conexión con sus respectivos fusibles para las siguientes señales:

- i. CANBUS (CANBUS J1939, CAN High y CAN Low).
- ii. Comunicación y transmisión de información a los paneles exteriores de información.
- iii. Apertura y cierre de puertas, por separado por cada una de las puertas del bus.
- iv. Señales de solicitud de parada (accionamiento de los timbres en las puertas).
- v. Una señal de "Batería Baja", para adecuar la gestión de energía de los dispositivos tecnológicos.
- vi. Señales provenientes de los paneles de información interior.
- vii. Señales provenientes del DVR, en caso de que este se encuentre instalado fuera del gabinete.
- viii. En general, para todos los dispositivos existentes.

#### **5. Seguridad eléctrica de los circuitos**

En función de la integridad y seguridad eléctrica, se deben incluir los siguientes requerimientos mínimos:

- Identificar cada cable físico por cada circuito eléctrico en sus respectivos planos.



## **TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- Implementar fusibles independientes para cada uno de los circuitos.
- Utilizar cableado de alta calidad resistente a la temperatura y humedad, libre de halógenos.
- Instalaciones eléctricas completamente selladas sin pasar por dentro del compartimiento de los pasajeros.

### **6. Domos para antenas de comunicaciones**

El Fabricante deberá disponer, de preferencia en el costado izquierdo del techo del vehículo, de 3 domos que permitan alojar en su interior antenas de comunicaciones y que cumplan con las siguientes condiciones:

- Construido de materiales que integren armónicamente con la carrocería.
- Incorporar un botagua que proteja el ingreso de agua hacia el interior y cumplir con la norma de protección IP65.
- Ser de un diámetro mínimo de 300 mm y una altura mínima de 140 mm. Dentro del domo se deberá disponer de un ducto de 2" para los cables de las antenas para conectar al gabinete especificado en el punto 4 del presente apartado. Adicionalmente a lo descrito en el punto 3 del presente apartado, dicho ducto y su respectivo cable guía deberán sobresalir al menos 5 cm medidos desde el techo del bus.

La distancia horizontal máxima entre el gabinete descrito en el punto 4 del presente apartado, y los domos deberá ser de 2,3 metros. Además, al menos 2 de los domos deben estar separados por, al menos, 4 metros uno de otro, de manera de evitar interferencias en las señales.

El domo deberá permitir el fácil acceso, solo a personal autorizado, para ingresar a dicha área y su cúpula deberá ser removible para estos efectos, usando soportes de sujeción estancos y evitando materiales de fijación permanente como silicona u otros.

Los domos deberán ser contruidos con un material resistente a los rayos UV y permeable a RF (Radio frecuencia) del rango de las frecuencias licenciadas en la regulación de Chile. Esto deberá permitir absoluta compatibilidad con las compañías móviles operativas en Chile durante la vida útil del bus y la recepción de señales provenientes de sistemas de navegación satelital.

### **7. Letreros de información variable exterior**

Los letreros electrónicos exteriores del vehículo conforme se establecen en el D.S.122/1991, deberán cumplir con las especificaciones establecidas en el Anexo II, punto N° 1 de la "Portaria BHTRANS DPR N° 102/2011 de 03 de Noviembre de 2011 - Establece criterios para admisión de vehículos no Serviço Público de Transporte Suplementar de Passageiros do Municipio de Belo Horizonte" y el último Manual de Normas Gráficas vigente.

Asimismo, los letreros deben poseer un fondo en el color negro mate entre las líneas horizontales de Leds.

Los Leds deben estar en color ámbar; con al menos 800 milicandelas por Led.

La luminosidad mínima de los letreros debe ser de 810 Lux. Los paneles deben tener un sensor de luminosidad que permita la regulación automática de niveles diferentes de intensidad de la luminosidad.



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

Los paneles de Leds deben presentar protección contra inversión de polaridad, atender un rango de voltaje entre 10 y 32 voltios CC y tener protección contra picos de tensión de 80 Voltios CC.

La visualización del mensaje debe estar exenta de parpadeo para evitar molestias visuales a los usuarios.

Los mensajes expuestos deben ser pre programados, transmitidos a la memoria del equipo por medio de conexión con una unidad de transferencia móvil o remota, el diseño debe ser presentado para el análisis y aprobación de División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes.

El software y la aplicación utilizados para la administración y configuración de los equipos y mensajes deben estar incluidos en el suministro.

El sistema debe permitir la comunicación con el panel frontal y con los paneles laterales y traseros, además de posibilitar la interfaz con otros paneles externos al vehículo y con la futura instalación de sistema de audio, comandado por el conductor (manos libres) o de forma sintetizada (electrónica), para proporcionar información a personas con algún grado de analfabetismo, adultos mayores, niños y personas con discapacidad visual, presentes en el punto de parada.

Los letreros deben tener una única central de mando que reproduzca internamente el mensaje expuesto. La unidad de control debe mostrar la iluminación de la pantalla, debe tener teclado propio y controlar todos los paneles.

El letrero debe cumplir con las especificaciones técnicas de protección automotriz para electrónica embarcada, no teniendo placas, componentes electrónicos o hilos expuestos, o con la posibilidad de contacto manual con los mismos.

Adicionalmente, las placas electrónicas de los letreros deben estar muy bien protegidas contra la humedad, mediante un baño de barniz protector.

Referente al cableado del sistema de letreros, idealmente estos deben comunicarse a través de un único cable que incluya señal y alimentación, el cual debe ser instalado en la carrocería, en ningún caso puede pasar por el chasis.

### **8. Letrero frontal superior variable**

Todos los vehículos deberán estar equipados con el letrero frontal superior variable para indicar el número de línea y el destino de la línea operada, situado en la parte superior central del panel frontal del bus.

Se deberá adoptar el color amarillo ámbar para la visualización de los caracteres alfanuméricos, facilitando la visibilidad y la legibilidad por las personas con baja visión. La información deberá ser legible por personas colocadas dentro del campo de visión del área de mensajes, siendo legibles a, al menos, 50 m de distancia del punto de parada. Los dos segmentos de recta, proyectados en plano horizontal en el suelo a 65° para cada lado a partir del centro geométrico del plano del área de mensajes, limitan ese campo de visión.

La longitud mínima del área visible del panel electrónico debe ser de 1.350 mm. La altura de los caracteres alfanuméricos, que es la altura visible del panel, deberá ser proporcional a la altura del habitáculo que lo contiene, y nunca inferior a 150 mm. Los casos excepcionales deben analizarse previamente para la aprobación de División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes.



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

Si se utiliza el diseño constructivo utilizando Leds, el panel debe poseer un número mínimo de 13 líneas y 128 columnas, garantizando la resolución de los caracteres y ofreciendo eficiencia de legibilidad y entendimiento por los usuarios.

**9. Letrero de recorrido frontal**

El vehículo deberá estar equipado con un letrero de recorrido frontal, para informar el número de línea operada y un listado de hitos o calles por donde circula el recorrido. Dichos letreros deben mostrar información de recorrido consistente con el letrero superior frontal.

El diseño del letrero debe cumplir con el detalle de las dimensiones, especificaciones y ubicación determinadas por el Manual de Normas Gráficas vigentes.

**10. Protocolo de comunicación**

El equipamiento del bus deberá permitir el correcto funcionamiento de todos los componentes instalados sobre el mismo, para lo cual deberá ajustarse a los requerimientos del protocolo de integración, que se describen a continuación, para la comunicación entre el controlador de los letreros LED del bus y el computador a bordo del sistema de gestión de flota.

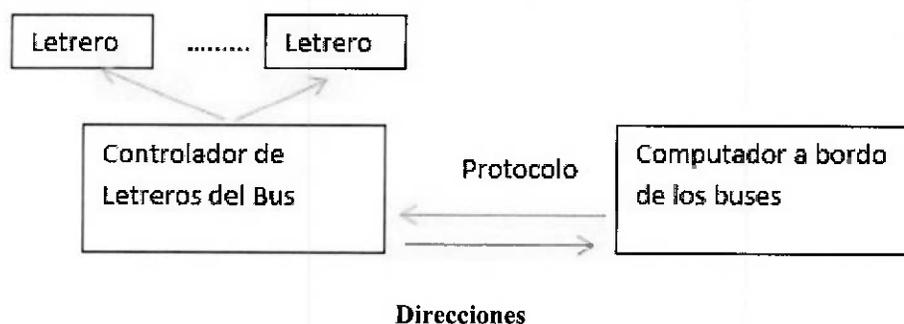
El protocolo deberá permitir que se envíen desde el computador a bordo al controlador de los letreros, instrucciones como el código de recorrido y sentido, de manera que el dispositivo de los letreros seleccione los textos a desplegar en los mismos.

El computador que controlará los letreros del bus deberá ser capaz de contener o programar un protocolo de comunicaciones que permita el intercambio de datos con el computador a bordo de los servicios complementarios tecnológicos a instalar en los buses, según lo especificado en el siguiente numeral.

**Esquema de funcionamiento**

Cuando un servicio/sentido sea cambiado en el computador a bordo, este informará al controlador de los letreros el nuevo recorrido. Este dato que envíe el computador a bordo primará sobre cualquier modificación directa en la programación del letrero. Esto último se implementará repitiendo cada 60 segundos el envío de la información del servicio/sentido contenida en el computador a bordo.

**Ilustración 2: Esquema de funcionamiento de letrero a bordo**



Se deberá considerar una red de comunicaciones sobre EIA-485, entre ambas unidades de control, donde las direcciones a utilizar son las siguientes:

**Tabla 4: Direcciones de comunicación para letreros a bordo**

Node	Address
Controlador de Letreros del Bus	0x00
Computador a bordo de los buses	0xFE

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**Tabla 5: Configuración de puertos de comunicaciones letreros a bordo**

Baudios	4800 bps
Data bits	8
Stop bits	1
Parity	None

**Estructura de los paquetes de comunicación**

Los paquetes de comunicación deberán presentar la siguiente estructura:

**Tabla 6: Estructura de paquetes de comunicación**

Data	Descripción		Tamaño (bytes)
FF	Beginning mark		1
	Address		1
	Data		6
	Descripción	Tamaño (bytes)	
F5	Destination change mark	1	
	Número de destino (servicio sentido) (0-999)	2	
FA	Extra change mark	1	
	Extra number (0-999)	2	
	Checksum		1 o 2
FF	End mark		1

Checksum = Es la suma de todos los Bytes (exceptuando la marca de inicio y de término 0xFF) mod 0x100

Si el checksum es 0xFE: el primer checksum byte es 0xFE y el segundo es 0x00. Si el checksum es 0xFF: el primer checksum byte es 0xFE y el segundo es 0x01.

Ejemplo 1: El computador a bordo de los buses informa que el servicio/sentido es el 68 (0x44) sin texto adicional, la variable Extra number deberá estar en cero:

**Tabla 7: Ejemplo 1 estructura de paquetes de comunicación**

Data	Descripción		Tamaño (bytes)
0xFF	Beginning mark		1
0x00	Address		1
	Data		
	Description	Size (bytes)	

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

0xF5	Destination change mark	1	6
0x00	Destination number (68)	2	
0x44			
0xFA	Extra change mark	1	
0x00	Extra number (0)	2	
0x00			
0x33	Checksum	1	
0xFF	End mark	1	

Ejemplo 2: El controlador de letreros del bus informa que tiene seleccionado el servicio/sentido 267 y el extra mark 6:

**Tabla 8: Ejemplo 2 estructura de paquetes de comunicación**

Data	Descripción		Tamaño (bytes)
0xFF	Beginning mark		1
0xFE	Address		1
	Data		6
	Description	Size (bytes)	
0xF5	Destination change mark	1	
0x01	Destination number (267)	2	
0x0B			
0xFA	Extra change mark	1	
0x00	Extra mark (6)	2	
0x06			
0xFE	Checksum		2
0x01			
0xFF	End mark		1

De preferencia, y para la comodidad del conductor, deberá permitirse la integración con los equipos de audio del bus y recepción automática del servicio/sentido sin obligar al conductor a realizar acciones replicadas en cada elemento o sistema del bus.

**Cableados especiales solicitados**

Se deben dejar tendidos dos cables de comunicación por los ductos respectivos, uno entre el controlador de los letreros y el rack o gabinete, y otro entre el controlador de los letreros y la consola.

Las características de ambos cables deben ser idénticas y deben considerar 2 conductores de colores blanco y verde. En relación con la extensión de los cables, en el extremo que ingrese al rack debe sobrar, al menos, 1 metro de cable y en el extremo de la consola, debe sobrar 50 cm de cable como mínimo; ambos cables, en el extremo del controlador de letreros deben considerar un largo de 30 cm, de manera de permitir la instalación del conector hacia el controlador de letreros.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**11. PANTALLA DE INFORMACIÓN VARIABLE INTERIOR**

El Fabricante deberá disponer, de preferencia en la parte delantera del vehículo, de al menos 1 pantalla de información variable para que se pueda interconectar con el equipamiento de gestión de flota. La pantalla debe cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

- Al menos 21".
- Resolución de al menos de 1280×768 pixeles.
- Contraste mínimo de 800:1.
- Capacidad de desplegar color, full color.
- Brillo mínimo de 300 cd/m2 o nits.
- Angulo de visión de al menos 120°.
- CPU con un núcleo de 32 bits o superior, sin ventilador.
- Memoria RAM de al menos 2 GB.
- Storage de al menos 4GB.
- Chipsets tipo ARM o similar.
- Graphics integrados.
- Audio integrados.
- Sistema operativo abierto de alto uso.
- Interfaces para conectarse con otros elementos del bus y recepción de video, al menos HDMI, Ethernet (RJ45), USB, RS 485 y puerta de audio.
- Lenguaje de programación abierto y no propietario.
- Compatibilidad con estándares IT abiertos.
- Grado de protección IP54.
- Tiempo medio entre fallas (MTBF) de 40.000 horas.
- Capacidad de operar en temperatura de entre -10 a +50°C.
- Contar con la capacidad de mostrar una imagen por defecto, a definir por la Autoridad, en caso de no contar una señal externa de video.
- Contar con mecanismos para su apagado y encendido fuera del alcance de los usuarios habituales.
- Debe ser resistente a vibraciones y evitar uso de componentes mecánicos en el interior de este.

**12. MEGAFONÍA**

El vehículo deberá disponer de un sistema de megafonía que le permita al conductor y sistemas de servicios complementarios dirigir mensajes a los pasajeros.

Deberá integrar un sistema de amplificación y parlantes para el salón de pasajeros y para el exterior del bus en la zona de las puertas.

La amplificación del sonido de los parlantes del sistema deberá ser capaz de ajustarse a las condiciones de ruido ambiental cuando el vehículo se encuentre prestando el servicio de transporte.



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

Los altavoces deben responder a características de fidelidad y potencia suficiente para asegurar que los mensajes de audio emitidos sean correctamente recibidos en cualquier lugar del bus por una persona con audición normal. Lo anterior debe ser válido para un bus en movimiento y bajo las condiciones de ruido interior autorizadas por Decreto Supremo Nº129, de 2002, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

La solución de megafonía debe cumplir con todo lo necesario para lograr un cumplimiento de los indicadores %ALCons<sup>12</sup>, cuyo valor debe ser cercano al 5% y en ningún caso superior al 10%, y RASTI, que debe situarse entre [0,75 - 1,00].

En la instalación de los componentes del sistema, se deberá considerar la ergonomía del puesto del conductor a fin de evitar maniobras incómodas y distracción en la conducción por su uso.

El sistema de parlantes debe diferenciar el espacio del conductor (o sector conductor) del sector pasajeros, así como los parlantes exteriores en la zona de las puertas. Además, deberá contar con la capacidad de integración con sistemas de gestión u otros sistemas de comunicación similares. Particularmente, los usos para cada sector deberán ser:

- Usos sector pasajeros: El sistema de parlantes podrá ser utilizado por el conductor cuando quiera comunicarles alguna información, utilizando el micrófono provisto o a través del sistema de información a usuarios, cuando exista esta capacidad.
- Usos sector conductor: El sistema de parlantes podrá ser utilizado solamente por otro sistema de comunicaciones desde los Centros de Operaciones a través de los sistemas instalados en el gabinete del punto 4 del presente apartado, por lo cual, deberá considerarse que en dicho gabinete exista el conector y las interfaces que permitan tal uso.

### 13. CÁMARAS DE SEGURIDAD

Se deberá contar con un sistema CCTV y DVR para tener registro audiovisual de todos los eventos ocurridos a bordo durante la operación y manipulación del bus en terminales. Los sistemas deben cumplir con los siguientes requisitos:

La disposición del equipamiento asociado al servicio de cámaras embarcadas deberá permitir registrar información audiovisual al interior y exterior del bus considerando, al menos, las siguientes zonas de interés:

- i. Puertas de acceso del bus, permitiendo visualizar claramente los pasajeros que suben y bajan del bus. En el caso de las puertas de acceso con cercanía a un validador se debe permitir registrar también, el momento de validación por parte de los pasajeros.
- ii. Habitáculo del conductor, para la resolución de incidencias al interior del bus y prevención del vandalismo (por ejemplo, agresiones contra el conductor) permitiendo visualizar todo el entorno del habitáculo del conductor.
- iii. Salón para pasajeros, que permita visualizar la totalidad del habitáculo de pasajeros e identificar pasajeros involucrados en incidentes.
- iv. Vista hacia adelante y hacia atrás, que permita visualizar claramente las patentes de vehículos situados a una distancia de al menos 20 metros del bus y visualizar a los usuarios que esperen en los paraderos. Para este caso se espera una resolución de al menos, 720p o equivalente con una tasa de muestreo de 25 FPS o superior, con capacidad de vista a 0 LUX utilizando infrarrojo.

---

<sup>12</sup> Percentage Articulation Loss of Consonants



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

La cantidad de cámaras, su distribución y disposición debe ser tal que asegure el cumplimiento de los requisitos descritos en este documento, por lo tanto, deberán también adecuarse a las distintas tipologías de bus y zonas de interés. Se debe considerar que la disposición final de las cámaras será aprobada por la Autoridad durante el proceso de alistamiento del bus.

El equipamiento deberá contar con características anti-vandálicas, y estar instalado idealmente en lugares fuera del alcance de los pasajeros, en domos o mimetizado en la carrocería del vehículo.

Las cámaras deberán soportar al menos 30 FPS, y tener resolución de al menos 720p o equivalente. Para efectos del cálculo del almacenamiento se debe considerar que se utilizará una configuración de 15 FPS por cámara, dejando un margen a criterio para poder cubrir las variaciones de las muestras de los fotogramas con bitrate dinámico (considerar bitrate mínimo de 768 Kbps).

Para el caso de la cámara que apunte al habitáculo del conductor se debe incluir un lente gran angular que permita una visión de 120° para permitir la visualización de todo el entorno del conductor y la puerta de entrada del vehículo.

Los registros grabados en el dispositivo a bordo deberán contener la patente del bus, nombre de la empresa, fecha, hora, número y ubicación de la cámara. Considerar la configuración de servicios NTP en cámaras para sincronización de horas de cámaras. Estos datos también deberán poder ser visualizados, de manera configurable, al momento de reproducir los registros tanto en el dispositivo a bordo como en dispositivos externos.

Adicionalmente, los registros grabados deben incluir información de la ubicación del bus a través de coordenadas GPS, velocidad y orientación del vehículo a ser visualizados en dispositivos externos.

Los formatos de audio y video utilizados deben estar basados en alguno de los siguientes estándares MPEG4 Parte 2, MPEG parte 10 (ISO/IEC 14496-10) y/o ITU-T H.264. En el caso de querer utilizar alguno equivalente o superior se deberá solicitar la aprobación de la Autoridad.

Los dispositivos deberán contar con mecanismos automáticos de compensación de luz, ganancia y balance de blancos, a fin de realizar el registro audiovisual en diferentes condiciones de luminosidad, durante el día y la noche. Para condiciones de lux 0, se deberá considerar la instalación de infrarrojo cuya activación deberá poder ser configurable.

Deberá permitir la visualización y/o descarga de la información a través de dispositivos externos de los registros almacenados, como por ejemplo *laptops*, *tablets* y *smartphones*. Esta conexión deberá poder realizarse a través puertos USB, RJ45 o una red Wifi local, de acuerdo con el dispositivo que corresponda.

El equipamiento deberá permitir la extracción de los registros audiovisuales hacia medios externos, y entregar las herramientas de software necesarias para la reproducción de los videos y la ejecución de las acciones detalladas en este capítulo, fuera del dispositivo de grabación.

El equipo DVR que se instale deberá contar con la capacidad de realizar *streaming* de video de los registros bajo la solicitud de los centros de control a través de un modem (3G, 4G o superior) y sus respectivas antenas. El canal de comunicación entre el bus y la central deberá contar con un sistema de encriptación y así permitir la transmisión segura del canal de transmisión de video. Dicho *streaming* se deberá poder realizar también por los puertos RJ45.



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

El DVR debe contar con una interfaz para la recepción de información GPS a través del protocolo NMEA 0183.

El módulo deberá contar con elementos de seguridad físicos y/o lógicos que permitan la extracción de los registros audiovisuales sólo por parte del personal autorizado.

El equipamiento deberá contar con la capacidad de almacenar localmente la información audiovisual durante un periodo de, al menos, 30 días de operación. Una vez transcurridos este plazo, se deberá iniciar un proceso de grabación circular en el que se comienza a sobrescribir la información más antigua.

### **El DVR deberá tener:**

- Entradas de señal que permitan recibir la señal del botón de pánico o botón o pedal de emergencia o de la consola y se puedan marcar eventos en los videos.
- Incorporar un acelerómetro para monitorear frenadas, aceleraciones o pendientes bruscas del vehículo.
- Salidas de video para permitir al conductor visualizar las imágenes de las cámaras grabadas en el sistema.

Adicionalmente, se debe contar con sistema de autenticación utilizando certificados y sistema de llaves públicas/privadas para asegurar el acceso remoto hacia el sistema de cámara, utilizando los medios necesarios para evitar que externos tomen el control de éste. Este streaming deberá contar con las siguientes características:

- Capacidad de iniciar y pausar el video.
- Capacidad de seleccionar bus y cámaras que se desean visualizar.
- Contar con parámetros para administrar la calidad del streaming, pudiendo variar como mínimo cantidad de FPS y bitrate.

Debe contar con las herramientas de software para la inspección local y manual de los registros almacenados, permitiendo realizar al menos las siguientes acciones:

- Reproducción del registro audiovisual.
- Reproducción acelerada.
- Reproducción simultánea de una o más cámaras.
- Recortar tramos de interés del registro audiovisual y almacenarlos como registros diferentes.

Los software locales y remotos utilizados para la visualización y administración del sistema y el firmware y posteriores actualizaciones de este, deberán ser entregados a la Autoridad y el operador de transporte que corresponda a fin de permitir el adecuado uso de los sistemas aquí solicitados.

El equipamiento deberá permitir la configuración local y remota de sus parámetros como patente del bus, fecha (en formato AA/MM/DD), hora (en formato HH:MM:SS), número de la cámara y alertas. Esta información deberá figurar en las imágenes grabadas.

Los componentes de almacenamiento deberán asegurar una vida útil que garanticen un correcto desempeño bajo las condiciones del medio, evitando la utilización de componentes mecánicos, como discos duros rígidos (HDD), que sean más susceptibles a vibraciones y/o impactos. Se deben utilizar medios de almacenamiento de estado sólido persistentes, como SSD, tarjetas de memoria o discos duros con sistemas anti-vibración.



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

Tanto los medios de almacenamientos como las tarjetas de comunicaciones (ej. SIMcard) entre otros que formen parte de la solución, deberán ser protegidos de extracciones por personas no autorizadas.

Se debe considerar que el DVR debe poder operar bajo temperaturas de entre -10°C a +70°C y humedad relativa 90% máxima. En el caso que el DVR se encuentre en el gabinete, los rangos podrán ser de entre -10°C a +50°C.

El equipamiento embarcado asociado al servicio deberá contar con protección contra humedad y polvo que cumpla al menos con el Grado de Protección IP67 a excepción del módulo DVR que deberá ser al menos IP57.

En el caso de que la ubicación que determinen los Cotizantes para las cámaras sea compatible con el D.S.122/1991 Art. 7 numeral 23 relacionado con la utilización de espejos convexos, dichas cámaras podrán ser utilizadas con este propósito quedando en responsabilidad del operador la integración adecuada de los equipos para cumplir con ambas exigencias.

Deberá instalarse un único monitor de, al menos, 7", ubicado preferentemente en el panel de conducción a fin de permitir visualizar, mediante las cámaras de seguridad, el interior del bus. En todas las puertas de servicio se deberá contar con espejos para mantener la visibilidad en caso de falla del sistema de cámaras. Para esto se debe permitir la selección manual de hasta 4 cámaras a ser visualizadas o permitir la alternativa de rotación de cámaras.

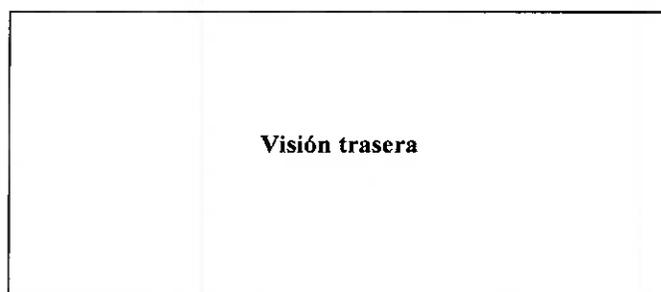
El monitor para visualización de interior del bus deberá cumplir con las siguientes reglas:

- En condiciones normales de operación durante la conducción, con las puertas cerradas y la marcha atrás no accionada, el monitor deberá mostrar las cámaras del bus que permiten visualizar, al menos, el salón y la puerta central:

Salón	Puerta central
Salón	

(diagrama referencial de la ubicación de las vistas en la pantalla)

- En condición de marcha atrás accionada, el monitor podrá mostrar, únicamente, la imagen de la cámara con visión trasera:



(diagrama referencial de la ubicación de las vistas en la pantalla)



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- Durante la operación, en condiciones de detención en paraderos y durante la apertura y cierre de puertas del bus, el monitor debe mostrar las cámaras enfocadas a las puertas, de la siguiente forma:

Bus 2 Puertas:

Puerta delantera	Puerta central
Salón	

(diagramas referenciales de la ubicación de las vistas en la pantalla)

#### 14. 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 deberá instalar al menos, un puerto USB por cada dos asientos, los que podrán quedar instalados a media altura en los paneles interiores del bus al lado de los asientos, o bien, en los pilares verticales del bus. 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.

#### 15. WIFI ABORDO

El Fabricante deberá 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 dos 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 conectados 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 podrá 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



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

prorrata para cada usuario. La velocidad de subida podrá variar de la misma forma, en proporción a lo entregado por el proveedor de Internet.

- 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 deberán estar resguardados y desactivados si no están siendo utilizados. Deberá 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 conexiones a diferentes redes WAN con switcheo automático.
- Doble SIM con propósitos de back up, 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 y conector del SIMCARD deben estar diseñados para equipamiento en movimiento y vibración permanente.
- 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.

## 16. INTERFAZ CANBUS

Para controlar parámetros de operación, acciones de mantenimiento, etc. los buses deberán contar con un sistema de envío de datos CAN-BUS de acuerdo con el estándar J1939. Así, el Operador deberá entregar a la Autoridad o a quien ésta designe, acceso sin costo adicional y sin restricciones de ningún tipo a todos los datos e información proveniente del sistema de envío de datos CAN-BUS.

La información mínima que debe considerar es:

- a) Cumplir con el "BUS FMS standard"
- b) Consumo energético en [km/l]; [kWh/km]
- c) Velocidad media [km/h]
- d) Velocidad instantánea [km/h]
- e) Tiempo en ralentí [h]
- f) Kilómetros recorridos [km]

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- g) Rendimiento (por ejemplo, para vehículos a propulsión diésel, se podrá considerar el Total de litros consumidos [I])
- h) Sistema de motor (alertas y visualización de fallas)
- i) Sistema de suspensión neumática (alertas y visualización de fallas)
- j) Sistema de transmisión (alertas y visualización de fallas)
- k) Sistema de frenos (alertas y visualización de fallas)
- l) Sistemas ABS y EBS (alertas y visualización de fallas)
- m) Sistema de puertas (door brake, alertas y visualización de fallas)
- n) Sistema post-tratamiento de emisiones (aplica a vehículos a propulsión diésel) (alertas y visualización de fallas)

Este acceso será proporcionado de manera física mediante la habilitación y conexión de los servicios del CANBUS a bordo del vehículo y sus puertos de comunicación OBDII o similar (según el avance tecnológico). Dado lo anterior, deberán disponerse en el gabinete descrito en el apartado 4 (Anexo N°5, numeral 18.4), Los conectores CANBUS necesarios (al menos dos), con sus correspondientes señales y canalizados de acuerdo con lo descrito en el apartado 3 del presente documento (Anexo N°5, numeral 18.3).

El Operador deberá entregar toda la documentación necesaria acerca de las estructuras de datos, los protocolos de comunicación estándar al que adscribe, diccionarios y cualquier otro elemento, información y documentación necesarios para la captura, procesamiento e integración de la información provista por el CANBUS con otras plataformas informáticas externas.

**17. DISPONIBILIDAD DE ENERGÍA**

Los diversos dispositivos tecnológicos que se instalarán en los buses requieren energía eléctrica, la cual deberá ser proporcionada por la fuente de alimentación del bus. Por lo tanto, en el diseño del bus se deberá considerar el consumo de estos dispositivos a fin de asegurar el normal desempeño de éstos.

A modo de referencia, en la Tabla 9: Consumos típicos referenciales de los componentes a instalar en el bus se detalla el consumo de energía de distintos componentes tecnológicos:

**Tabla 9: Consumos típicos referenciales de los componentes a instalar en el bus**

Módulo	Consumo (W)	Máximo
Computador a bordo y módulo de comunicaciones	50	
Dispositivos de Validación	60	
Dispositivos de Conteo de Pasajeros	30	
Sistema de Información al Usuario	30	

En el vehículo deberá establecerse el punto de conexión, antes del toma corriente procurando aislar las corrientes eléctricas residuales (interferencias). Además, cada toma de energía deberá estar protegida ante cortocircuitos y sobrecargas de corriente.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**18. SISTEMA DE EFICIENCIA ENERGÉTICA Y CALIDAD DE CONDUCCIÓN**

Adicionalmente, los Cotizantes podrán incorporar un sistema de eficiencia energética y calidad de conducción o eco-conducción a fin de asistir al conductor en la entrega de viaje seguro, confortable y eficiente. Esto, entregando información al conductor que retroalimente la operación del bus a través de sus parámetros y registrando información histórica para su posterior análisis. Para esto, se espera que el sistema de eco-conducción cuente, al menos, con las características que a continuación se enumeran.

- El sistema de eco-conducción debe medir y registrar, al menos, las siguientes variables del bus:
  - Intensidad de frenada.
  - Frenada brusca.
  - Aceleración.
  - Aceleración brusca.
  - Velocidad.
  - Excesos de velocidad.
  - Consumo energético.
  - Tasa de sobre revoluciones.
  - Ralentí.
- El sistema debe alertar al conductor la siguiente información:
  - Detección de frenada brusca.
  - Detección de aceleración brusca.
  - Detección de giro brusco.
  - Exceso de velocidad.
  - Conducción óptima de rendimiento.
  - Sobre revolución.
- Las alertas deberán contar con indicaciones visual y auditiva en el rango de visión del conductor, sin dificultar la operación segura y adecuada del bus, éstas deben ser desactivables.
- El sistema o dispositivos deberán contar con una interfaz para compartir la información recaudada con un sistema de gestión de flota u otro sistema similar. Para este propósito se deberá contar con alguna interfaz estándar (CAN-BUS, Rs232, ethernet, etc.) y entregar los protocolos de comunicación para su adecuada lectura.
- Los dispositivos que se instalen deberán estar adecuadamente integrados al bus y se deberá cumplir con las exigencias descritas en los puntos 3 y 4 del presente apartado, disponibilizando su interfaz de conexión en el gabinete y canalizando los cables adecuadamente.

**ANEXO N°6: MANTENIMIENTO DE LOS BUSES**

Dada la incorporación de flota que se estipula en la Cláusula sexta, para dicha flota es obligación del Operador de transporte realizar todos los actos de conservación y las acciones de mantenimiento especificados en el plan de mantenimiento del bus respectivo. La





## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

ejecución del plan de mantenimiento será certificada, de acuerdo con lo descrito en este Anexo, a través de un tercero contratado para estos efectos.

Con posterioridad a la suscripción del contrato, en el plazo que indique el MTT, el Operador de transporte deberá hacer entrega del plan de mantenimiento al MTT. Este plan de mantenimiento deberá referirse, al menos, a los requerimientos y elementos mínimos establecidos en el Anexo denominado "*elementos a considerar en los planes de mantenimiento de los buses*". El plan de mantenimiento debe cumplir con lo recomendado por el Proveedor de Buses o Fabricante correspondiente, para cada marca y modelo de bus.

El plan de Mantenimiento deberá estar centrado en la confiabilidad, orientado a la operación en Punta Arenas y el Operador de transporte podrá realizar actualizaciones anuales. Las actualizaciones deberán ser aprobadas por el Fabricante o el Proveedor del Bus y fundadas en los aspectos de mejoras en la confiabilidad y disponibilidad de los buses.

Será de cargo y costo del Operador de transporte efectuar todas las reparaciones o procedimientos de mantenimiento preventivo y correctivo relativos a los buses, debiendo reemplazar las piezas y accesorios dañados o desgastados, realizando las inspecciones y ordenando los servicios, elementos y repuestos recomendados o autorizados por el Proveedor de buses o Fabricante o por un tercero, según corresponda.

El Operador de transporte tendrá derecho a adquirir y utilizar en su flota repuestos alternativos a los comercializados por el Proveedor de Buses o Fabricante, lo que no afectará la garantía otorgada por el Proveedor de Buses o Fabricante, y deberá quedar reflejado en el respectivo contrato de provisión.

### **Certificación del Mantenimiento de los Buses**

#### **Obligación de Certificación**

- (i) Corresponderá al Operador de transporte ejecutar en la forma y con la periodicidad definida en este apartado un proceso de certificación que permita establecer si el mantenimiento de los buses se ha realizado –o no- conforme al plan de mantenimiento de los buses y, si estos se encuentran en correcto estado de conservación y funcionamiento.
- (ii) Para lo anterior, el Operador de transporte deberá entregar al MTT con posterioridad a la suscripción del contrato, en la oportunidad que indique el MTT, el plan de mantenimiento en base al cual deberá realizarse la certificación correspondiente.
- (iii) Sin perjuicio de lo anterior, durante la ejecución del contrato el Operador de transporte podrá modificar las condiciones del proceso de certificación con el único objetivo de mejorar los procesos de auditoría y/o inspección y/ o revisión del estado general del bus, para asegurar el correcto mantenimiento y estado de conservación de la flota. Esto, previa autorización del MTT y siempre y cuando no implique un menoscabo a los alcances y requerimientos estipulados contractualmente y no se afecte la disponibilidad de la flota ni la operación de los servicios de transporte.

Este proceso debe abarcar a todos los buses que sean provistos por el Operador de transporte, desde el momento en que inicien su operación en algún servicio de transporte público del Sistema.

- (iv) El proceso de certificación comprenderá los siguientes aspectos:
  - a. Auditoría Documental.
  - b. Inspección Técnica.
  - c. Revisión del Estado General del Bus.

#### **Obligación de contratar a un tercero para realizar el proceso de certificación**



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- (i) El proceso de certificación deberá realizarse a través de un tercero, en adelante Certificador. Este tercero no podrá estar relacionado con el Operador de transporte, ni con quien realice el mantenimiento de los buses, según corresponda, en los términos del artículo 100 de la ley N° 18.045.

El Certificador deberá contar con alguno de los siguientes requisitos:

- a. Contar con una experiencia demostrable de más de tres años en actividades de auditoría del mantenimiento e inspección de vehículos y maquinaria pesada, y/o
- b. Ser Fabricante, representante de la marca o servicio técnico autorizado de los buses.

En el caso que el Certificador esté relacionado con el Operador de transporte, el estado de los buses además deberá ser auditado por un tercero no relacionado con el Operador de transporte, que cumpla con el requisito establecido en el literal a. precedente. Este proceso de auditoría será de cargo del Operador de transporte, se realizará anualmente respecto de una muestra aleatoria de buses definida por el Ministerio, equivalente al diez por ciento (10%) de la flota, de conformidad a los aspectos sobre inspección técnica y revisión del estado general del bus, detallados en este instrumento, en lo que corresponda.

- (ii) Será obligación del Operador de transporte contratar y pagar a las empresas a que se refiere el numeral (i) precedente, y exigir que el proceso de certificación se efectúe en la forma y oportunidad prevista en los contratos. El Operador de transporte deberá informar oportunamente al MTT la empresa contratada para ejecutar la certificación del mantenimiento y la empresa asignada para realizar la auditoría anual del mantenimiento, según corresponda. El MTT se reservará el derecho de aprobar la nominación de estas empresas o solicitar su reemplazo, si estas no cumplieren los requisitos pertinentes.
- (iii) Será obligación del Operador de transporte mantener un registro actualizado del personal que ejecutará las inspecciones y de informarlo oportunamente al MTT.
- (iv) El Operador de transporte tiene la obligación de autorizar el ingreso del personal pertinente a las instalaciones donde se efectúen las labores de mantenimiento, así como a los terminales y cabezales, y a poner a disposición los buses que corresponda inspeccionar y/o revisar, así como los conductores de los mismos en el caso que sea necesario movilizar los buses. El incumplimiento del Operador de transporte en esta materia quedará sujeto a las sanciones que establecidas en el contrato.

### Hoja de Vida

- (i) Cada bus tendrá una Hoja de Vida, cuyo formato, datos e información a incluir serán acordados entre el Operador de transporte y el MTT dentro de un plazo no mayor a 60 días transcurridos desde la suscripción del contrato, plazo que podrá prorrogarse en caso de que el MTT así lo determine.
- (ii) La Hoja de Vida deberá contener, al menos, todos los datos de identificación del vehículo (marca, modelo, VIN, PPU y Unidad de Servicios en la que opera), la fecha de entrada en operación y el kilometraje inicial, el detalle de cada actividad de mantenimiento preventivo y correctivo, indicando su correspondiente fecha de ejecución, el kilometraje acumulado, la causa u origen de la actividad y el detalle de insumos y repuestos utilizados.

### Plataforma Informática

El Operador de transporte, a través del Certificador, deberá proporcionar y mantener operativa durante toda la duración de su contrato, una plataforma informática que permita las siguientes funciones:



## **TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- (i) La creación de la Hoja de Vida de cada bus.
- (ii) El registro, por parte del Operador de transporte, de todas las acciones de mantenimiento preventivo y correctivo, y los resultados de las revisiones técnicas de cada bus.
- (iii) El registro, por parte del Certificador, de todas las certificaciones sean estas las auditorías documentales, inspecciones técnicas y revisiones del estado general del bus.
- (iv) La generación y obtención de informes y reportes de los resultados de las auditorías documentales, inspecciones técnicas y revisiones del estado general realizadas a cada vehículo.
- (v) Generación de un indicador mensual por bus de acuerdo a lo siguiente:
  - a) Reprobado: si la auditoría documental, y/o la inspección técnica, y/o la revisión del estado general del bus han sido reprobadas en dicho mes.
  - b) Aprobado: si ninguna de las instancias mencionadas en (a) han sido reprobadas para dicho mes.
- (vi) El acceso remoto a la plataforma al personal del Operador de transporte, del Certificador, y del MTT, o a quien éste designe, según niveles de usuario adecuados al tipo de operación que esté autorizado a ejecutar.
- (vii) Registrar las actividades realizadas en la plataforma con fecha, hora e identificación del usuario.
- (viii) La gestión, mantenimiento, respaldo y puesta a disposición de toda la información descrita anteriormente, durante todo el periodo de vigencia del contrato.

El Operador de transporte deberá considerar en el cumplimiento de la obligación de certificación del mantenimiento de los buses las instrucciones que al efecto establezca el MTT.

### **Auditoría Documental**

#### **a. Objeto de la Auditoría Documental**

- (ii) La auditoría documental tendrá por objeto revisar y constatar que las acciones de mantenimiento preventivo efectuadas por el Operador de transporte y que constan en la hoja de vida del bus, se han ejecutado según las pautas y dentro de los plazos y márgenes establecidos en el plan de mantenimiento, en función de los kilómetros totales, esto es, aquellos kilómetros efectivamente recorridos, con independencia de si los kilómetros fueron recorridos para prestar un servicio de transporte.
- (iii) El proceso de auditoría documental deberá contrastar la información contenida en la hoja de vida del bus, con las pautas, márgenes y plazos contemplados en el plan de mantenimiento.
- (iv) Será obligación del Operador de transporte generar y mantener la hoja de vida del bus, bajo apercibimiento de las sanciones que se establecen en el contrato.

#### **b. Periodicidad de la Auditoría Documental.**

- (i) La auditoría documental deberá realizarse mes a mes.

#### **c. Buses comprendidos en la Auditoría Documental.**

- (i) La auditoría documental deberá abarcar a todos los buses provistos por el Operador de transporte y desde que éstos inicien su operación.



#### TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

#### d. Ejecución de la Auditoría Documental.

- (i) La auditoría solo podrá recaer en la revisión de la información contenida en la hoja de vida del bus y de lo dispuesto en el plan de mantenimiento.
- (v) En ningún caso podrá considerar la revisión física de los buses, ni el entorpecimiento de la operación de los buses.

#### e. Informe de Auditoría Documental.

- (i) El Certificador será responsable de la emisión de un informe que contendrá el resultado de la auditoría documental de cada bus. El formato del informe será determinado oportunamente por el Ministerio, previa audiencia del Operador de transporte.
- (ii) El Certificador deberá entregar copia del informe al Operador de transporte y al MTT, dentro de los primeros cinco (5) días hábiles del mes siguiente al primer mes calendario de inicio de los servicios, y así para cada mes calendario subsiguiente.
- (iii) Los informes deberán ser registrados, mantenidos y gestionados en la plataforma informática regulada en este anexo.
- (iv) El informe deberá referirse a todos y cada uno de los buses, con los procedimientos realizados durante el último mes, y deberá establecer claramente el resultado de la auditoría.
- (v) Si durante la auditoría se encontraren fallas o incumplimientos, estos deberán identificarse y ponerse de inmediato en conocimiento del Operador de transporte, con todos los antecedentes pertinentes, a efectos de que éste repare o corrija dichas fallas o incumplimientos. Cada falla o incumplimiento identificado, se clasificará por el Certificador en un nivel de criticidad baja, media o alta, según se indica en el siguiente numeral. Las fallas o incumplimientos correspondientes a los niveles de criticidad baja y media darán lugar a un periodo de cura, y, en virtud de ello, el Operador de transporte tendrá uno u otro plazo para corregir la falla o incumplimiento, antes de que se emita el resultado del informe. Realizada la respectiva reparación o corrección, el Operador de transporte deberá informar al Certificador para que este revise lo actuado.
- (vi) Las fallas o incumplimientos corresponderán a los siguientes niveles de criticidad:
  - a. **Criticidad Baja:** para defectos en componentes o atributos que no afecten el control o la estabilidad direccional del vehículo, que no presenten riesgos para la seguridad de los pasajeros o de terceros, o que no produzcan efectos negativos en el desempeño, en la confiabilidad o en el estado de conservación del vehículo. Estos defectos deben ser reparados por el Operador de transporte en un plazo máximo de cinco (5) días, contados a partir de la fecha de notificación de la falla o incumplimiento. Hechas las reparaciones pertinentes, el Operador de transporte deberá informar al Certificador para que revise lo actuado. Si los defectos no son reparados dentro del plazo indicado, podrán aplicarse las sanciones establecidas en el contrato.
  - b. **Criticidad Media:** para defectos en componentes o atributos que potencialmente puedan afectar el control o estabilidad direccional del vehículo, puedan implicar riesgos de seguridad para los pasajeros o terceros o puedan producir efectos negativos en el desempeño, en la confiabilidad o en el estado de conservación del vehículo. Estos defectos deben ser reparados por el Operador de transporte en un plazo máximo de tres (3) días, contados a partir de la fecha de notificación de la falla o incumplimiento. Hechas las reparaciones pertinentes, el Operador de transporte deberá informar al Certificador para que revise lo actuado. Si los



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

defectos no son reparados dentro del plazo indicado, podrán aplicarse las sanciones establecidas en el contrato.

- c. **Criticidad Alta:** para defectos en componentes o atributos que afecten el control o la estabilidad direccional del vehículo, la seguridad de los pasajeros o terceros o produzcan efectos negativos o daños inminentes en el desempeño, en la confiabilidad o en el estado de conservación del vehículo. En este caso, el Operador de transporte debe retirar el vehículo de servicio inmediatamente hasta que el defecto sea reparado. Las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio, entre que se constate el defecto y la posterior aprobación de la inspección, no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago. Hechas las reparaciones pertinentes, el Operador de transporte deberá informar al Certificador para que revise lo actuado.
- (vii) La auditoría documental podrá arrojar el siguiente resultado para cada bus:
- a. **Aprobado**, si todas las acciones de mantenimiento de ese bus se ejecutaron dentro de los plazos y tolerancias estipulados, o bien, se realizaron las correcciones pertinentes dentro del periodo de cura estipulado;
  - b. **No Aprobado**, si se observaron uno o más incumplimientos de criticidad alta, o no se repararon incumplimientos de criticidad media o baja dentro del periodo de cura.

## Inspección Técnica

### a. Objeto de la Inspección Técnica

- (i) La Inspección Técnica revisará la consistencia entre la información obtenida de la auditoría documental y el servicio de mantención efectivamente realizado en dicho bus. Con este objeto, se realizarán inspecciones físicas, tendientes a verificar y validar el cumplimiento del plan de mantenimiento y los procedimientos indicados en los manuales respectivos.
- (ii) Adicionalmente, se revisarán los procedimientos de mantenimiento correctivo.
- (iii) Durante estas inspecciones, se verificará que los procedimientos aplicados hayan sido los correctos y que se utilicen los instrumentos, herramientas y repuestos adecuados.

### b. Periodicidad de la Inspección Técnica.

- (i) La inspección técnica de cada bus deberá efectuarse al menos cada seis (6) meses o con aquella periodicidad mayor que se indique en las condiciones particulares de contratación.

### c. Buses comprendidos en la Inspección Técnica.

- (i) Cada inspección técnica deberá abarcar una muestra del total de buses, de manera de cumplir con la periodicidad regulada en las condiciones particulares de contratación, sin afectar la operación de los servicios de transporte.

### d. Ejecución de la Inspección Técnica.

La inspección técnica del bus deberá:

- (i) Ser realizada en los talleres donde se ejecutan las acciones de mantenimiento, preferentemente en horas valle y con una duración que evite impactos en la prestación de los servicios de transporte

### e. Informe de Inspección Técnica



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- (i) Deberá emitirse un informe de inspección por cada bus, que dé cuenta del resultado de la inspección técnica. El formato del informe de inspección será determinado oportunamente por el Ministerio, previa audiencia del Operador de transporte.
- (ii) El informe de inspección deberá contener, a lo menos, la identificación del bus, los componentes inspeccionados y establecer claramente el resultado de la inspección conforme se indica en el numeral (vi) siguiente.
- (iii) Si durante la inspección se encontraren fallas o incumplimientos, estos deberán identificarse y ponerse de inmediato en conocimiento del MTT y del Operador de transporte, con todos los antecedentes pertinentes, a efectos de que éste repare o corrija dichas fallas o incumplimientos. Cada falla o incumplimiento identificado, se clasificará por el Certificador en un nivel de criticidad baja, media o alta, según se indica en el siguiente numeral. Las fallas o incumplimientos correspondientes a los niveles de criticidad baja y media darán lugar a un periodo de cura, y, en virtud de ello, el Operador de transporte tendrá uno u otro plazo para corregir la falla o incumplimiento, antes de que se emita el resultado del informe. Realizada la respectiva reparación o corrección, el Operador de transporte deberá solicitar una nueva inspección.
- (iv) Las fallas o incumplimientos corresponderán a los siguientes niveles de criticidad:
  - d. **Criticidad Baja:** para defectos en componentes o atributos que no afecten el control o la estabilidad direccional del vehículo, que no presenten riesgos para la seguridad de los pasajeros o de terceros, o que no produzcan efectos negativos en el desempeño, en la confiabilidad o en el estado de conservación del vehículo. Estos defectos deben ser reparados por el Operador de transporte en un plazo máximo de cinco (5) días, contados a partir de la fecha de notificación de la inspección. Hechas las reparaciones pertinentes, el Operador de transporte solicitará una nueva inspección, la que deberá realizarse a más tardar dentro de los siguientes dos días hábiles. Si los defectos no son reparados dentro del plazo indicado, el Operador de transporte debe retirar el vehículo de servicio hasta que se repare el defecto, se re-inspeccione y se apruebe la inspección. Si no lo retirase, las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio entre que se constató el defecto y su posterior aprobación de la inspección no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago.
  - e. **Criticidad Media:** para defectos en componentes o atributos que potencialmente puedan afectar el control o estabilidad direccional del vehículo, puedan implicar riesgos de seguridad para los pasajeros o terceros o puedan producir efectos negativos en el desempeño, en la confiabilidad o en el estado de conservación del vehículo. Estos defectos deben ser reparados por el Operador de transporte en un plazo máximo de tres (3) días, contados a partir de la fecha de notificación de la inspección. Hechas las reparaciones pertinentes, el Operador de transporte solicitará una nueva inspección, la que deberá realizarse a más tardar dentro de los siguientes dos días hábiles. Si los defectos no son reparados dentro del plazo indicado, el Operador de transporte debe retirar el vehículo de servicio hasta que se repare el defecto. Si no lo retirase, las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio entre que se constató el defecto y su posterior aprobación de la inspección no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago.
  - f. **Criticidad Alta:** para defectos en componentes o atributos que afecten el control o la estabilidad direccional del vehículo, la seguridad de los pasajeros o terceros o produzcan efectos negativos o daños inminentes en el desempeño, en la confiabilidad o en el estado de conservación del vehículo. En este caso, el Operador de transporte debe retirar el vehículo de servicio inmediatamente hasta que el defecto sea reparado. Las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio, entre que se constate el defecto y la posterior aprobación de la inspección, no serán



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago. Hechas las reparaciones pertinentes, el Operador de transporte solicitará una nueva inspección, la que deberá realizarse a más tardar dentro de los siguientes dos (2) días hábiles.

- (v) Se deberá entregar copia de los informes de inspección al Operador de transporte y al MTT dentro de los primeros cinco (5) días hábiles del mes siguiente a la realización de las inspecciones.
- (vi) La inspección técnica podrá arrojar el siguiente resultado para cada bus:
- a. **Aprobado**, si se verifica y valida el cumplimiento del plan de mantenimiento y si los procedimientos de mantenimiento aplicados han sido los correctos y se han utilizado los instrumentos, herramientas y repuestos adecuados y se verifica que los componentes inspeccionados:
    - No presentan fallas ni defectos en atributos de criticidad alta,
    - Presentan hasta dos (2) defectos en atributos de criticidad media, y éstos han sido reparados en el plazo pertinente,
    - Presentan hasta cuatro (4) defectos en atributos de criticidad baja, y éstos han sido reparados en el plazo pertinente,
    - Presentan hasta cinco (5) defectos de distinta criticidad, y éstos han sido reparados en el plazo pertinente.
  - b. **No Aprobado**, si se observan uno o más incumplimientos o fallas en la ejecución del plan de mantenimiento y de las mantenciones correctivas y/o si durante la inspección se detectase:
    - Uno (1) o más defectos en atributos de criticidad alta, o
    - Hasta dos (2) defectos en atributos de criticidad media y éstos no han sido reparados en el plazo pertinente, o
    - Tres (3) o más defectos en atributos de criticidad media, o
    - Hasta cuatro (4) defectos de criticidad baja y éstos no han sido reparados en el plazo pertinente, o
    - En caso de presentar hasta cinco (5) defectos de distinta criticidad, y éstos no han sido reparados en el plazo pertinente, o
    - En caso de presentar más de cinco (5) defectos de distinta criticidad.

### Revisión del Estado General del Bus

#### a. Objeto de la Revisión del Estado General del Bus.

- (i) La revisión del estado general del bus corresponde a la inspección del estado interior y exterior de la carrocería y los sistemas y componentes relacionados con la calidad de servicios, la seguridad del conductor, de los pasajeros, y del entorno de operación del bus.

#### b. Periodicidad de la Revisión del Estado General del Bus.

- (i) La revisión del estado general de cada bus deberá efectuarse al menos cada tres (3) meses o con aquella periodicidad mayor que se indique en las condiciones particulares de contratación.

#### c. Universo de Buses para la Revisión del Estado General del Bus.

- (i) Cada revisión del estado general del bus deberá abarcar una muestra del total de buses, de manera de cumplir con la periodicidad regulada en las condiciones particulares de contratación, sin afectar la operación de los servicios de transporte.

#### d. Ejecución de la Revisión del Estado General del Bus

- (i) La Revisión del estado general del bus deberá:



## TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- a. Realizarse en los talleres, terminales de buses y/o cabezales de los servicios, preferentemente en horas valle para evitar impactos en la operación de los servicios de transporte.
- (ii) Será obligación del Operador de transporte disponer de un espacio en los talleres, terminales y/o cabezales de los servicios, que cumpla con todas las condiciones de seguridad necesarias para resguardar la integridad física de las personas durante el proceso de revisión del estado general del bus.

### e. Informe de Revisión del Estado General del Bus

- (i) Deberá emitirse un informe de revisión por cada bus, que dé cuenta del resultado de la revisión del estado general del bus. El formato del informe de revisión será determinado por el Ministerio, con antelación al inicio de las certificaciones correspondientes.
- (ii) El informe de revisión deberá contener, a lo menos, la identificación del bus, los componentes inspeccionados y establecer claramente el resultado de la revisión conforme se indica en el numeral (vi) siguiente.
- (iii) Si durante la revisión se encontraren fallas o incumplimientos, estos deberán identificarse y ponerse de inmediato en conocimiento del MTT y del Operador de transporte, con todos los antecedentes pertinentes, a efectos de que éste repare o corrija dichas fallas o incumplimientos. Cada falla o incumplimiento identificado, se clasificará por el Certificador en un nivel de criticidad baja, media o alta, según se indica en el siguiente numeral. Las fallas o incumplimientos correspondientes a los niveles de criticidad baja y media darán lugar a un periodo de cura, y, en virtud de ello, el Operador de transporte tendrá uno u otro plazo para corregir la falla o incumplimiento, antes de que se emita el resultado del informe. Realizada la respectiva reparación o corrección, el Operador de transporte deberá solicitar una nueva revisión.
- (iv) Las fallas o incumplimientos corresponderán a los siguientes niveles de criticidad:
  - a. **Criticidad Baja:** para defectos en componentes o atributos que no afecten el control o la estabilidad direccional del vehículo, o que no presenten riesgos para la seguridad de los pasajeros o de terceros. Estos defectos deben ser reparados por el Operador de transporte en un plazo máximo de cinco (5) días, contados a partir de la fecha de notificación de la inspección. Hechas las reparaciones pertinentes, el Operador de transporte solicitará una nueva inspección, la que deberá realizarse a más tardar dentro de los siguientes dos (2) días hábiles. Si los defectos no son reparados dentro del plazo indicado, el Operador de transporte debe retirar el vehículo de servicio hasta que se repare el defecto, se re-inspeccione y se apruebe la inspección. Si no lo retirase, las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio entre que se constató el defecto y su posterior aprobación de la inspección no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago.
  - b. **Criticidad Media:** para defectos en componentes o atributos que potencialmente puedan afectar el control o estabilidad direccional del vehículo, o presentar riesgos de seguridad para los pasajeros o terceros. Estos defectos deben ser reparados por el Operador de transporte en un plazo máximo de tres (3) días, contados a partir de la fecha de notificación de la inspección. Hechas las reparaciones pertinentes, el Operador de transporte solicitará una nueva inspección, la que deberá realizarse a más tardar dentro de los siguientes dos días hábiles. Si los defectos no son reparados dentro del plazo indicado, el Operador de transporte debe retirar el vehículo de servicio hasta que se repare el defecto. Si no lo retirase, las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio entre que se constató el defecto y su posterior aprobación de la inspección no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

- c. **Criticidad Alta:** para defectos en componentes o atributos que afecten el control o la estabilidad direccional del vehículo y/o la seguridad de los pasajeros o terceros. En este caso, el Operador de transporte debe retirar el vehículo de servicio inmediatamente hasta que el defecto sea reparado. Las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio, entre que se constate el defecto y la posterior aprobación de la inspección, no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago. Hechas las reparaciones pertinentes, el Operador de transporte solicitará una nueva inspección, la que deberá realizarse a más tardar dentro de los siguientes dos (2) días hábiles.
- (v) Se deberá entregar copia del informe de revisión al Operador de transporte y al MTT, dentro de los primeros cinco (5) días hábiles del mes siguiente a la realización de las revisiones.
- (vi) La revisión del estado general del bus podrá arrojar los siguientes resultados para cada bus:
- a. **Aprobado:** si se verifica que el estado interior y exterior del bus inspeccionado:
- No presenta fallas ni defectos en atributos de criticidad alta,
  - Presenta hasta dos (2) defectos en atributos de criticidad media, y éstos han sido reparados en el plazo pertinente,
  - En caso de presentar hasta cuatro (4) defectos en atributos de criticidad baja, y éstos han sido reparados en el plazo pertinente,
  - En caso de presentar hasta cinco (5) defectos de distinta criticidad, y éstos han sido reparados en el plazo pertinente.
- b. **No Aprobado:** si durante la revisión se detectare:
- Uno (1) o más defectos en atributos de criticidad alta, o,
  - Hasta dos (2) defectos en atributos de criticidad media y éstos no han sido reparados en el plazo pertinente, o
  - Tres (3) o más defectos en atributos de criticidad media, o
  - Hasta cuatro (4) defectos de criticidad baja y éstos no han sido reparados en el plazo pertinente, o
  - En caso de presentar hasta cinco (5) defectos de distinta criticidad, y éstos no han sido reparados en el plazo pertinente, o
  - En caso de presentar más de cinco (5) defectos de distinta criticidad,

**Efectos de un resultado "No aprobado"**

- (i) Es obligación del Operador de transporte efectuar las correcciones, reparaciones y ajustes que resulten necesarios para subsanar los incumplimientos, fallas o reparos detectados con ocasión del proceso de certificación. En el caso que el Operador de transporte no satisfaga en tiempo y forma estas obligaciones, podrán aplicarse las sanciones establecidas en el contrato.
- (ii) Con todo y en el evento que el Operador de transporte no cumpla con la obligación a que se refiere el numeral (i) precedente, el MTT podrá requerir a un tercero que realice las correcciones, reparaciones y ajustes pertinentes con cargo a los ingresos del Operador de transporte.
- (iii) Una vez efectuadas las correcciones, reparaciones y ajustes que resuelvan los incumplimientos o fallas detectados en el proceso de certificación, el Operador de transporte deberá solicitar al Certificador una nueva inspección y la emisión del correspondiente informe que dé cuenta de la resolución de los reparos.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**ANEXO N°7: ELEMENTOS A CONSIDERAR EN LOS PLANES DE MANTENIMIENTO DE LOS BUSES**

Con posterioridad a la suscripción del Contrato, en el plazo que indique el MTT, el operador de transporte deberá hacer entrega del plan de mantenimiento de los buses al Administrador de Contrato.

El plan de mantenimiento preventivo deberá contener todas las acciones de mantenimiento necesarias para el buen funcionamiento del bus, contemplar las recomendaciones de los fabricantes y proveedores de componentes, conforme a los estándares generales de la industria, basarse en la confiabilidad y diseñarse en base a las condiciones de operación en la ciudad de Punta Arenas.

La ejecución del plan de mantenimiento será responsabilidad del operador de transporte, y deberá ser certificada por un tercero contratado para estos efectos.

Si bien el plan de mantenimiento del bus puede estar determinado por distintos proveedores o fabricantes (por ejemplo, del motor, del chasis o de los equipos tecnológicos), el operador de transporte es el único responsable frente al MTT del contenido de dicho plan. En consecuencia, es responsabilidad del operador de transporte verificar la eficacia de los planes de mantenimiento.

El plan de mantenimiento preventivo deberá considerar todos los elementos del bus que requieran de intervenciones periódicas para su correcto funcionamiento, tales como, motor, chasis, carrocería, sistema de aire acondicionado, mecanismo de seguridad, frenos, suspensión, dirección, baterías de alta tensión, sistema y equipos electrónicos como también los equipos tecnológicos como, letreros de información variable y megafonía. En este sentido, el plan de mantenimiento deberá incluir acciones preventivas para, al menos, los sistemas y componentes que se detallan en las siguientes tablas, describiendo la frecuencia de cada actividad de mantenimiento y la tolerancia en su plazo de ejecución, según la unidad de medida que corresponda (kilómetros, días, horas u otra).

**PLAN DE MANTENIMIENTO****• Tabla 1: Contenido propuesto para sistemas y componentes asociados al chasis**

<b>Sistema/ componente</b>	<b>Acción</b>	<b>Frecuencia de la actividad (kilómetros, horas y/u otra)</b>	<b>Tolerancia (kilómetros, horas y/u otra)</b>	<b>Horas- hombre por acción</b>
Motor				
Sistema de lubricación				
Filtros				
Sistema de refrigeración				
Ejes y masas				
Diferencial				
Caja de cambios o transmisión (si corresponde)				
Sistema de dirección				

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

Sistema de frenos				
Sistema de aire comprimido				
Suspensión				
Sistema eléctrico y electrónico				
Sistema de articulación (si corresponde)				
Correas auxiliares y tensores				
Neumáticos				
Baterías Baja Tensión				
Baterías Alta Tensión				

• **Tabla 2: Contenido propuesto para sistemas y componentes asociados a la carrocería**

<b>Sistema/componente</b>	<b>Acción</b>	<b>Frecuencia de la actividad (kilómetros, años, horas u otra)</b>	<b>Tolerancia (kilómetros, horas, u otra)</b>	<b>Horas-hombre por acción</b>
Cabina del conductor				
Asiento del conductor				
Puertas de Servicio, mecanismos de accionamiento y seguridad				
Sistema de aviso de parada				
Sistema de climatización-A/C				
Letreros electrónicos de información Variable				
Asientos de pasajeros				
Iluminación interior				
Rampa de acceso para personas con movilidad Reducida				
Sistema de iluminación exterior/focos				
Parachoques				
Parabrisas, luneta trasera, vidrios y ventanas laterales				
Limpiaparabrisas, lavaparabrisas y desempañador				
Paneles exteriores de la carrocería				
Panel de Instrumentos				
Timbres				

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

<b>MOTOR</b>	
<b>Sistema/ componente</b>	<b>Descripción de actividad</b>
Pistones	
Bielas	
Cigüeñal	
Válvulas de motor	
Culata	
Bomba de aceite	
Bomba de agua	
Eje de levas	
Conjunto de distribución	
Retenes de motor	
Empaquetadoras y sellos de motor	
Inyectores	

<b>TRANSMISIÓN</b>	
<b>Sistema/ componente</b>	<b>Descripción de actividad</b>
Sellos	
Discos de embrague	
Rodamientos	
Bujes	
Cuerpo de válvulas y bobinas	
Sensores	
Solenoides	
Convertidor de torque	
Software	

<b>DIFERENCIAL</b>	
<b>Sistema/ componente</b>	<b>Descripción de actividad</b>
Piñón de ataque	
Conjunto de satélites	
Eje palier	
Corona	
Conjunto de planetarios	
Rodamientos	
Retenes y sellos	

<b>SISTEMA O EQUIPO DE AIRE ACONDICIONADO</b>	
<b>Sistema/ componente</b>	<b>Descripción de actividad</b>
Compresor [Ensamble]	
Tensores	
Válvulas	
Motores de ventiladores	
Evaporadores	
Condensadores	
Filtros	

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

<b>SISTEMA ELÉCTRICO CARROCERÍA</b>	
<b>Sistema/ componente</b>	<b>Descripción de actividad</b>
Ramal cables luces Interiores	
Iluminación Interior	
Iluminación exterior	
Ramal cables letreros de Información Variable	
Ramal de cables accesorios	



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**ANEXO N°8: CLÁUSULAS MÍNIMAS QUE DEBE CONTENER EL CONTRATO DE PROVISIÓN**



**CONTRATO DE ARRENDAMIENTO CON OPCIÓN DE COMPRA**

[•]

A

[•]

En Santiago de Chile, a [•] de [•] de [•], comparecen:

**/Uno/** [•]\_en representación, según se acreditará de [•], ambos domiciliados en calle[•]/en adelante, el **"Arrendador"**; y

**/Dos/** [•], en representación, según se acreditará de [•], ambos domiciliados en [•]/en adelante e indistintamente, el **"Operador"** o el **"Arrendatario"** y conjuntamente con el Arrendador, las **"Partes"**;

Los comparecientes mayores de edad y que acreditan su identidad con las cédulas de identidad antes mencionadas, exponen que han acordado celebrar el siguiente contrato de arrendamiento de bienes muebles con opción de compras /en adelante el **"Contrato"**/, que se regirá por las estipulaciones del presente instrumento y, en subsidio, por las disposiciones pertinentes del Código Civil y del Código de Comercio, según corresponda:

**PRIMERO: Antecedentes. Descripción de los bienes.**

**/Uno/**

**/Dos/**

**SEGUNDO: Definiciones.**

Las Partes convienen que, con excepción de los nombres propios y de la palabra inicial de cualquier frase, los términos con mayúscula que se usan en este instrumento y que no estén expresamente definidos en el mismo, tendrán para todos los efectos de este Contrato, el significado que para cada uno de ellos se indica a continuación, siendo extensivas tales definiciones a su forma en singular o plural, según sea el caso.

**"Bienes Afectos"**: significa lo establecido en el Decreto N°192 de 2014 del MTT, bienes afectos son aquellos buses y equipamiento tecnológico a bordo de estos inscritos por un



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

Operador de Buses en la Ciudad de [●], en el Registro de Bienes Afectos creado por la Ley N° 18.696, en los términos establecidos por el MTT.

**“Contrato de Operación”**: significa el contrato suscrito por el Operador y el MTT con fecha [●], por el cual se regulan la prestación de servicios de transporte público de pasajeros mediante buses en la ciudad de [●] y el otorgamiento del Subsidio.

**“Contrato de Provisión”**: significa el contrato que habilita al Operador para, a lo menos, usar y gozar los Buses necesarios para prestar los servicios de transporte bajo el Contrato de Operación.

**“Cuota Flota”**: corresponde al pago mensual que el Operador deberá realizar al Arrendador conforme a la Cláusula Quinta del presente Contrato, y que en el contrato de operación se identifica como “cuota subsidio fijo”.

**“DTPR”**: significa la División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes.

**“IFRS”**: significa Normas Internacionales de Información Financiera.

**“IVA”**: significa el Impuesto al Valor Agregado.

**“Ley de Tránsito”**: significa la norma que establece los lineamientos de comportamiento vial de todas las personas que transiten por caminos, calles, vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público, que estén dentro del territorio de la República de Chile, según se establece en el DFL 1 de 2007, texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito N° 18.290.

**“MTT”**: significa el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

**“Opción de Compra”**: tiene el significado que se le asigna en el numeral uno de la Cláusula Décimo Tercera.

**“Persona”**: significa cualquier persona natural o jurídica, una Autoridad Gubernamental u otra entidad de cualquier naturaleza.

**“Registro de Vehículos Motorizados”**: significa el registro a cargo del Servicio de Registro Civil e Identificación en el cual deben inscribirse todos los vehículos a que se refiere la Ley N° 18.290, que circulen por caminos, calles y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público, de todo el territorio de la República de Chile, con individualización de sus propietarios y la patente única que se les otorgue.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**"Unidades de Fomento"**: significará en cualquier fecha de determinación, la unidad de reajustabilidad establecida por el Banco Central, de conformidad con las disposiciones del Artículo treinta y cinco número nueve del Artículo primero de la Ley número dieciocho mil ochocientos cuarenta y el Capítulo II.B.Tres, "Sistemas de Reajustabilidad Autorizados por el Banco Central /Acuerdo número cero cinco guion cero siete guion nueve cero cero uno cero cinco/", del Compendio de Normas Financieras del Banco Central, y publicado en la fecha más reciente a dicha determinación en el Diario Oficial o en el sitio web [www.bcentral.cl](http://www.bcentral.cl). Conforme a lo dispuesto en el número nueve del Artículo treinta y cinco de la Ley Orgánica Constitucional del Banco Central, contenida en el Artículo primero de la Ley dieciocho mil ochocientos cuarenta publicada en el Diario Oficial de fecha diez de octubre de mil novecientos ochenta y nueve, las Partes convienen que si por cualquier razón la Unidad de Fomento o su actual forma de cálculo dejare de existir, todas las obligaciones expresadas en Unidades de Fomento bajo este Contrato continuarán rigiéndose por las normas relativas a la Unidad de Fomento vigentes a la fecha de otorgamiento del presente Contrato, salvo que en tal caso las Partes convengan en reemplazar dichas normas por un nuevo sistema para la reajustabilidad de las operaciones de los bancos chilenos, que haya sido debidamente aprobado por el Banco Central.

**TERCERO: Arrendamiento.**

**/Uno/** Por medio del presente instrumento, el Arrendador, debidamente representado, da en arrendamiento con opción de compra los Buses al Arrendatario, quien debidamente representado, los acepta en arriendo y los recibirá según se indica en la Cláusula Sexta siguiente.

**/Dos/** El Arrendatario declara: /i/ haber seleccionado libremente los Buses; /ii/ conocer y aceptar las características y especificaciones técnicas de los Buses que se dan en arrendamiento con opción de compra por medio del presente instrumento; /iii/ que los Buses estarán en condiciones de operar para los fines que han sido adquiridos, tal y como ha sido requerido por el MTT;

**Tres/** Las partes declaran que el presente Contrato se encuentra subordinado a lo dispuesto en el Contrato de operación, en términos tales que, en caso de existir contradicción con las estipulaciones o disposiciones contempladas en este último, prevalecerán tales disposiciones por sobre las del presente Contrato

**CUARTO: Vigencia del Contrato.**

**/Uno/** El presente Contrato entrará en vigencia con esta misma fecha y se mantendrá vigente por un plazo de [●] meses contados desde la fecha de inicio de la operación de los servicios comunicada al Operador, según lo señalado en la Sección [●] del Contrato de Operación /la "**Fecha de Inicio de los Servicios**"/, sin perjuicio de lo que se indica en el numeral /Cuatro/ siguiente.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**/Dos/** Considerando que, la naturaleza de este Contrato es la de un Contrato de Provisión, y que los Buses se calificarán como Bienes Afectos, en caso de que por cualquier causa se cancele uno o más servicios del Operador bajo el Contrato de Operación, o se ponga término anticipado al mismo o se declara su resolución, el Arrendatario tendrá el derecho irrevocable y la obligación para con el Arrendador, de ceder incondicionalmente el presente Contrato al nuevo operador que lo suceda o reemplace en la prestación del servicio de operación correspondiente. Lo anterior, conforme a las instrucciones que el MTT le otorgue al efecto, sin derecho a multa, resarcimiento o indemnización de ninguna especie. Para efectos de lo antes señalado, el Arrendatario deberá poner los Buses a disposición del nuevo operador del servicio que lo reemplace en sus funciones, tan pronto como sea posible, y en todo caso no más allá del plazo que determine el MTT, conforme a lo indicado en el numeral **/Dos/** de la Cláusula Décimo Octava siguiente.

**/Tres/** Se deja expresa constancia que la obligación del Arrendatario de ceder el Contrato conforme a lo señalado en el numeral **/Dos/** precedente y en la Cláusula Décimo Octava siguiente, ha sido condición esencial que ha tenido a la vista el Arrendador para la suscripción del presente Contrato y otorgarle los Buses en arrendamiento con opción de compra al Arrendatario. En consideración de lo anterior, el Arrendatario se obliga a suscribir todos los instrumentos públicos y privados que fueren necesarios para la materialización de la cesión del presente Contrato, en los términos antes indicados.

**/Cinco/** Si al término del presente Contrato por vencimiento de su plazo o anticipadamente, o bien, en caso de cesión del Contrato conforme a lo indicado en el numeral **/Tres/** precedente, el Arrendatario no restituyere materialmente al Arrendador la totalidad de los Buses o no los entregase al nuevo operador conforme a las instrucciones del MTT, deberá pagar al Arrendador, por cada uno de los Buses que no fuese entregado oportunamente conforme a lo señalado precedentemente y a título de evaluación convencional y anticipada de perjuicios, una suma equivalente al doble de la renta diaria que por dichos Buses le hubiere correspondido pagar en el último mes de vigencia del Contrato, por cada día de retraso en la entrega. La referida multa se calculará sobre la base de la Cuota Flota, dividida por el número de días del último mes de vigencia del presente Contrato, y será sin perjuicio de las acciones de cumplimiento u otros perjuicios y remedios que en derecho correspondan.

**QUINTO: CUOTA DE FLOTA**

**/Uno/** La Arrendataria pagará a la Arrendadora, mensualmente, una cuota de Flota de [ ], incluido Impuesto al Valor Agregado, en adelante "**IVA**", por cada bus efectivamente



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

entregado. La cuota de Flota se pagar por mensualidades vencidas, entre los días [ ], a contar del mes inmediatamente siguiente a la entrega de los buses.

**/Dos/** Las Cuotas estipuladas se pagarán en Pesos, según el valor de la Unidad de Fomento equivalente al día de pago efectivo.

**/Tres/** Las Cuotas estipuladas y en general, todo pago que deba hacer la Arrendataria conforme a este Contrato, deberá efectuarse en la cuenta corriente [ ] de la Arrendadora, o en aquella otra la Arrendadora notifique en el futuro a la Arrendataria mediante carta certificada notarial, todo lo anterior sin perjuicio de otras modalidades de pago que las Partes puedan acordar por instrumento separado.

**/Cuatro/** Todo pago que la Arrendadora perciba en virtud del presente Contrato será imputado en conformidad a las normas contenidas en los artículos mil quinientos noventa y cinco y siguientes del Código Civil. La Arrendataria tendrá derecho a solicitar a la Arrendadora la emisión de un certificado que señale –si fuere efectivo- que la Arrendataria ha dado cumplimiento a sus obligaciones bajo este Contrato.

**/Cinco/** Las Partes renuncian expresamente a la presunción de pago establecida en el artículo mil quinientos setenta del Código Civil.

**/Seis/** En caso de que se declare la pérdida total de uno o más de los Buses objeto del presente Contrato, la Arrendadora deberá dejar constancia de ello mediante el otorgamiento de una escritura pública de modificación del presente Contrato, de la que se tomará nota al margen de la presente escritura, en la cual deberá indicar el número actualizado de Buses objeto del presente Contrato y el valor actualizado de las cuotas de flota a pagarse como consecuencia de la disminución de la flota de Buses arrendados por haber tenido lugar uno o más siniestros de pérdida total. La Arrendadora deberá enviar a la Arrendataria una copia autorizada de la escritura pública de declaración que se indica en la presente cláusula Cuarta /Seis/, dentro de los quince días hábiles siguientes a la fecha de su otorgamiento. Una vez que la Arrendataria reciba la copia autorizada de la escritura de declaración, deberá ponerla en conocimiento del MTT.

**/siete/** Las Partes dejan constancia que, con el objeto de facilitar el pago de la Cuota Flota del presente Contrato, el Arrendatario ha cedido y transferido al Arrendador su derecho personal a percibir parte del Subsidio /la "**Cesión Parcial del Subsidio**"/. En razón de lo anterior, las Cuotas Flota de cargo del Arrendatario bajo el presente Contrato serán compensadas, total o parcialmente, con el monto del Subsidio transferido directamente por el MTT o por quien corresponda al Arrendador en la cuenta de este último, conforme a lo indicado en el numeral /Cinco/ precedente. La celebración de la Cesión Parcial del Subsidio ha sido condición esencial que ha tenido a la vista el Arrendador para la celebración del presente Contrato y se entiende formar parte integrante del presente instrumento para todos los efectos legales a que haya lugar.

**/Ocho/** Si el monto del Subsidio pagado al Arrendador, conforme a lo regulado en el presente Contrato y en la Cesión Parcial del Subsidio, excediere el monto de la Cuota Flota correspondiente, se procederá a efectuar los descuentos que correspondan respecto de

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

cualquier monto que se encuentre pendiente de pago por el Arrendatario para ser imputados al pago de dichas deudas.

**/Nueve/** Las Partes reconocen que la Cesión Parcial del Subsidio no implica renuncia alguna a recursos y/o acciones del Arrendador contra el Arrendatario, ni una liberación de sus obligaciones en virtud del presente Contrato. Por lo tanto, si en cualquier momento el MTT o quien corresponda no cumple con su obligación de efectuar el pago del Subsidio conforme a lo señalado en este Contrato y/o en la Cesión Parcial del Subsidio, entonces el Arrendatario deberá pagar la Cuota Flota o la cantidad faltante al Arrendador, a más tardar el día hábil siguiente a la Fecha de Pago de la Cuota Flota. Si el MTT o quien corresponda pagase erróneamente al Arrendatario el Subsidio, el Arrendatario deberá a la brevedad posible y en todo caso no más allá del día hábil siguiente al que hubiere recibido el pago, entregar dichos fondos al Arrendador debiendo, además, notificar al MTT o a quien corresponda, con copia al Arrendador, del error incurrido e instruirlo para que en la próxima oportunidad efectúe el pago del Subsidio directamente al Arrendador conforme a lo establecido en la Cesión Parcial del Subsidio.

**/Diez/** En caso de que se declare la pérdida total de uno o más de los Buses objeto del presente Contrato, siempre y cuando dicho siniestro se hallare cubierto por un seguro, y el Arrendador hubiere recibido a su entera satisfacción la indemnización respectiva y el Arrendatario hubiere pagado la diferencia, si correspondiere, de conformidad a lo indicado en el numeral **/Cuatro/** de la Cláusula Décima siguiente, la Cuota Flota se reducirá proporcionalmente en relación a él o los Buses destruidos totalmente. El Arrendador deberá dejar constancia de ello mediante el otorgamiento de una escritura pública de declaración, de la que se tomará nota al margen de la presente escritura, en la cual deberá indicar el número actualizado de Buses objeto del presente Contrato y el valor actualizado de las Cuotas Flota a pagarse como consecuencia de la disminución de los vehículos arrendados por haber tenido lugar uno o más siniestros de pérdida total. El Arrendador deberá enviar al Arrendatario una copia autorizada de la escritura pública de declaración, dentro de los 15 días hábiles siguientes a la fecha de su otorgamiento. Una vez que el Arrendatario reciba la copia autorizada de la escritura de declaración, éste deberá ponerla en conocimiento del MTT.

**SEXTO: Entrega de los Buses y constitución de garantía.**

**/Uno/** Los Buses serán puestos a disposición del Arrendatario directamente por el Vendedor, de acuerdo a los términos y condiciones del Contrato de Compraventa. Las Partes se obligan a suscribir un acta de recepción que el Arrendador entregará al Arrendatario al momento de la entrega de los Buses, en la forma y los términos indicados en el **Anexo [•]** del presente Contrato.

**SÉPTIMO: Saneamiento y Garantías de los Buses.**



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**/Uno/** El Arrendatario acuerda expresamente liberar al Arrendador de las obligaciones que le pudieran corresponder en relación con los vicios redhibitorios de los Buses y/o el saneamiento de la evicción de los mismos. El Arrendatario renuncia al derecho a formular reclamo alguno al Arrendador por dichos conceptos.

**/Dos/** Adicionalmente, habiendo sido seleccionados libremente por el Arrendatario tanto los Buses como el Vendedor de los mismos, y siendo éstos adquiridos por el Arrendador conforme a las instrucciones del Arrendatario y con el único y exclusivo objeto de entregárselos en arrendamiento, y habiendo sido emitida directamente por el Arrendatario con anterioridad a esta fecha la orden de compra en relación a los Buses, el Arrendatario declara que conoce y acepta:

**/a/** Que el Arrendador no ha intervenido ni asesorado al Arrendatario de ninguna forma en relación a los Buses;

**/b/** Que el Arrendador no responderá al Arrendatario por las turbaciones que pueda sufrir en el goce de los Buses, cualquiera sea la causa de dicho derecho, anterior o posterior a la celebración del presente Contrato y haya sido o no conocida por el Arrendador y cualquiera sea también la privación que, como consecuencia de ello, sufra el Arrendatario; y

**/c/** Que el Arrendador no garantiza y, en consecuencia, no responderá al Arrendatario por las faltas en la entrega en que incurra el Vendedor, por defectos de calidad, de fabricación o de funcionamiento o por ineptitud de los Buses para el objeto a que están destinados, según su naturaleza o a aquél particular que determine el Arrendatario, por fallas en sus resultados o rendimientos, por falta de repuestos, accesorios o elementos o fallas en el servicio técnico o por cualquier otro hecho que pudiere eventualmente afectar a los Buses cualquiera sea su causa, sea que haya existido o no al tiempo de celebrarse el presente Contrato, incluso cuando haya sido conocida del Arrendador o hubiese debido conocerla.

**/Tres/** Las Partes acuerdan que el Arrendador mantendrá para su propio beneficio todos los derechos derivados de las garantías de los Buses otorgadas o cedidas por el Vendedor o los fabricantes respectivos, las cuales se adjuntan al presente Contrato como **Anexo [•]** /las "**Garantías de los Buses**".

**/Cuatro/** No obstante lo anterior, por el presente acto el Arrendador, debidamente representado, autoriza y otorga un mandato al Arrendatario para que durante todo el tiempo de vigencia del presente Contrato y mientras las Garantías de los Buses se encuentre vigentes, este último haga efectivas las Garantías de los Buses con el objeto de reparar la fallas o defectos mecánicos o solicitar el reemplazo del Bien o los Buses respectivos que hubieren sufrido alguna falla o defecto de fabricación, todo lo anterior en los términos y condiciones contempladas en las Garantías de los Buses, dirigiéndose directamente contra el Vendedor o fabricante que corresponda. Adicionalmente, el Arrendatario deberá notificar al Arrendador el hecho de que alguno de los Buses hubiese

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

sufrido una falla de fabricación y enviarle copia de todas las comunicaciones con el Vendedor o fabricante, según corresponda, asociadas al ejercicio de las Garantías de los Buses. El Arrendador se compromete a hacer esfuerzos razonables para colaborar con el Arrendatario para que este último pueda hacer efectivas, gestionar comercialmente y ejecutar las Garantías de los Buses.

**/Cinco/** Sin perjuicio de la obligación primaria del Arrendatario de ejecutar las garantías referidas en el numeral **/Cuatro/** precedente, en caso que el Arrendatario no ejerza tales garantías en tiempo y plazo conforme al presente mandato que se le otorga al efecto: **/a/** dicha gestión podrá ser efectuada por el Arrendador, si éste así lo determinare a su exclusivo criterio, debiendo en tal caso el Arrendatario compensar al Arrendador por todos los costos y gastos en que éste hubiere incurrido en dichas gestiones; y **/b/** será responsable de todos los perjuicios que se deriven para el Arrendador por el no ejercicio de las Garantías de los Buses en la forma y oportunidad prevista en las Garantías de los Buses, incluyendo a modo ejemplar y sin que implique limitación alguna, las eventuales disminuciones que se verifiquen en el pago del Subsidio o la imposibilidad de poder ceder los Buses a un nuevo operador.

**/Seis/** Salvo en caso de que la Opción de Compra regulada en la Cláusula Décimo Tercera del Contrato no fuera ejercida por el Arrendatario, el Arrendador se obliga a ceder al Arrendatario todos los derechos comprendidos dentro de las Garantías de los Buses.

**/Siete/** De acuerdo con lo anterior, salvo en caso de que el Arrendatario no ejerciere la Opción de Compra, cualquier acción o recurso que emane de las Garantías de los Buses conforme a esta cláusula, será dirigida única y exclusivamente contra el fabricante o el Vendedor respectivo, según corresponda, y en ningún caso contra el Arrendador, a riesgo del Arrendatario, renunciando este último a toda acción o reclamo en contra del Arrendador.

**OCTAVO: Mantenimiento, Destino y Conservación de los Buses y otras Obligaciones del Arrendatario.**

**/Uno/ Ubicación de los Buses.** Salvo instrucción en contrario del MTT, el Arrendatario queda obligado a mantener los Buses dentro de la región [•].

**/Dos/ Uso de los Buses.** El Arrendatario deberá destinar y usar los Buses exclusivamente al amparo del Contrato de Operación, utilizándolos de acuerdo a su naturaleza y aptitud de uso, cumpliendo estrictamente con las reglas generales relativas al uso, conservación, transporte o destino de los mismos, impartidas por el Vendedor, fabricantes o proveedores y con las disposiciones de las autoridades pertinentes, de manera de asegurar la debida conservación y mantención de los Buses atendida a su antigüedad, uso y vida útil. Los Buses deberán ser operados exclusivamente por el personal del Arrendatario, actuando en todo momento bajo dependencia laboral.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**/Tres/ Reparaciones y mantenencias de los Buses.** Para efectos de que los Buses se encuentren en correcto estado de conservación atendida a su antigüedad uso y vida útil, el Arrendatario se obliga a efectuar periódicamente, a su costo y cargo exclusivo durante toda la vigencia de este Contrato, las tareas de mantención y reparación de los Buses de conformidad con: **/a/** los estándares habituales de la industria, con estricta sujeción a las instrucciones y pautas técnicas de mantenimiento impartidas por el Arrendador, el Vendedor, a las exigencias establecidas en las Garantías de los Buses y a las disposiciones de la autoridad pertinente; **/b/** los procedimientos establecidos en el Contrato de Operación, y **/c/** todo otro documento que resulte aplicable; contratos que deberán mantenerse vigentes durante toda la vigencia del presente Contrato con una contraparte que sea satisfactoria para el Arrendador. Asimismo, el Arrendatario deberá reemplazar las piezas y accesorios dañados o desgastados por el normal uso de los Buses y/o por la negligencia del Arrendatario, debiendo realizar las inspecciones y ordenar los servicios, elementos y repuestos recomendados o autorizados por el Vendedor y/o los respectivos fabricantes. Se deja expresa constancia que el Arrendatario no tendrá derecho a reembolso ni indemnización alguna por las reparaciones y/o mantenciones efectuadas, ni por los repuestos, piezas, accesorios y/o cualquier otro elemento que reemplace o se incorpore en los Buses.

El Arrendatario estará obligado a: **/a/** informar documentadamente a este último del cumplimiento de sus obligaciones de mantenimiento establecidas en este Contrato; y **/b/** entregar copia del plan anual de mantenimiento de los Buses aplicable y copia del último reporte mensual de cumplimiento del mismo.

Asimismo, el Arrendatario deberá, dentro de los primeros 5 días hábiles de cada mes, entregar al arrendatario y al MTT un reporte mensual que contenga: **/a/** las principales novedades de los Buses; **/b/** índices de cumplimiento de frecuencias, puntualidad y regularidad; **/c/** kilómetros por vehículo; **/d/** órdenes de mantenimientos preventivos; **/e/** órdenes de mantenimientos correctivos; y **/f/** registro de varados en vía, así como darle acceso permanente a las bases de datos de operación, mantenimiento y carga en la modalidad de visualización. Si el Arrendatario no cumple con las obligaciones de reparación y mantención aquí contenidas, podrá el Arrendador determinar que dichas mantenciones y/o reparaciones sean efectuadas por cualquier otro taller que el Arrendador indique al efecto, a entero costo del Arrendatario.

Las Partes dejan constancia que, el Arrendatario ha suscrito: **/i/** un Contrato de Prestación de Servicios de Mantenimiento de los Buses con [●], de fecha [●], en virtud del cual el primero le encomendó al segundo íntegramente las labores de mantención y reparación de los Buses, y **/ii/** un Contrato de Prestación de Servicios de Mantenimiento del Centro de Carga con [●] de fecha [●], en virtud del cual el Arrendatario le encomendó a [●] íntegramente las labores de mantención y reparación del Centro de Carga, en ambos casos en términos suficientes conforme a lo regulado en el presente Contrato.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**/Cuatro/ Certificaciones adicionales en caso de cesión del Contrato.** En el caso que los derechos de uso y goce de los Buses que emanan de este Contrato sean cedidos a un nuevo operador, el Arrendador podrá exigir la obtención de certificaciones adicionales o estándares de mantención superiores a tales operadores, los que, en todo caso, deberán ser similares a los que el MTT exija a esa fecha al resto de los operadores bajo un contrato de operación u otra modalidad similar.

**/Cinco/ Mejoras.** Las modificaciones, alteraciones de cualquier clase en la estructura o equipamiento de los Buses, o las mejoras de cualquier naturaleza, sean éstas necesarias, útiles o voluntarias, que el Arrendatario quiera llevar a cabo o que sean requeridas por el MTT por cambios de normas vigentes entre otros, se incorporarán a éstos una vez que éstas cuenten con la autorización previa y por escrito del Arrendador, soportando el Arrendatario exclusivamente todos los costos relativos a dichas modificaciones, mejoras o alteraciones y sin derecho a reembolso. Las modificaciones, alteraciones o mejoras no podrán ser retiradas ni separadas al término de este Contrato, salvo en cuanto ello hubiere sido expresamente autorizado por escrito por el Arrendador y su retiro no causare detrimento a los Buses. El Arrendatario queda facultado desde ya para efectuar aquellas modificaciones, mejoras o alteraciones tendientes a incorporar a los Buses el equipamiento necesario dispuesto por el MTT para la operación según el Contrato de Operación. Sin perjuicio de lo anterior, el Arrendador autoriza desde ya la instalación y desinstalación de los elementos que se incorporen a los buses como validadores, GPS y demás elementos incorporados por el proveedor tecnológico conforme a lo señalado en el Contrato de Operación.

**/Seis/ Bienes Afectos.** El Arrendatario se obliga a presentar: **/a/** a más tardar al quinto día hábil anterior a la Fecha de Inicio de los Servicios, la solicitud de inscripción de los Buses, de los derechos personales que emanan del presente Contrato y del Contrato mismo en el Registro de Bienes Afectos, acompañando todos los antecedentes que sean necesarios para efectos de que los Buses, los derechos personales antes referidos y el Contrato mismo puedan ser declarados como Bienes Afectos e inscritos en el Registro de Bienes Afectos; y **/b/** a más tardar el décimo día hábil siguiente a la fecha de recepción de la copia física o digital de este Contrato, las solicitudes de inscripción de los Bienes en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones. Una vez presentada dicha solicitud de inscripción en el Registro de Bienes Afectos, el Arrendatario estará obligado a emplear sus mayores esfuerzos para que los Buses, los derechos personales que emanan del presente Contrato y el Contrato mismo queden registrados como Bienes Afectos en el menor tiempo posible, respondiendo oportuna y diligentemente a cada una de las solicitudes y/o requerimientos que haga la autoridad correspondiente con miras a obtener dicha inscripción. Esta obligación se entenderá cumplida por parte del Arrendatario con el envío al Arrendador del certificado de inscripción de los Buses, de los derechos personales que emanan del Contrato y del Contrato mismo. A mayor abundamiento, el Arrendatario no podrá, sin la autorización previa y por escrito del Arrendador, solicitar la cancelación de tales inscripciones en el

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

Registro de Bienes Afectos ni solicitar la desafectación de los Buses, de los derechos personales que emanan del presente Contrato y del Contrato mismo.

**/Siete/ Normativa aplicable.** El Arrendatario deberá hacer todo lo que sea necesario para continuar operando válidamente y mantener su existencia social actual bajo las leyes de Chile, cumpliendo en todo sentido con todas las leyes aplicables de Chile. Asimismo, el Arrendatario deberá cumplir con todas las normas aplicables al giro de los Buses objeto del presente Contrato, especialmente, con la Ley de Tránsito y las demás normas que la complementen o la sustituyan, quedando obligado a pagar todas las multas cursadas al Arrendador y/o las indemnizaciones a que el Arrendador fuere condenado a pagar con motivo de infracciones cometidas directamente o por medio de terceros, en virtud o con motivo del uso de los Buses, incluyendo cualquier tipo de responsabilidad civil y/o penal. Además, el Arrendatario deberá: **/a/** pagar oportunamente las tarifas derivadas del uso de autopistas con sistemas de peaje electrónico así como cualquier tarifa derivada del uso de vías o autopistas sin sistema electrónico, el permiso de circulación otorgado por la Municipalidad respectiva y cualquier otro impuesto, derecho o tasa de carácter fiscal o municipal que las leyes establecen actualmente o establezcan en el futuro y que correspondan a los Buses arrendados o a su propietario; **/b/** contratar la póliza de seguro de accidentes personales, así como las coberturas de seguros, que, de acuerdo con la ley y normas vigentes, sean necesarias /ahora y en el futuro/ para el ejercicio de las actividades a las que los Buses serán destinados por el Arrendatario; y **/c/** llevar a cabo la revisión técnica de los Buses de forma periódica y en conformidad con las disposiciones legales y/o reglamentarias pertinentes. El Arrendatario deberá acreditar ante el Arrendador el cumplimiento de las obligaciones establecidas en las letras /a/, /b/ y /c/ anteriores cada vez que éste se lo solicite por escrito, debiendo el Arrendatario acompañar todos los documentos que obren en su poder y que sean necesarios para probar el cumplimiento oportuno de dichas obligaciones. A mayor abundamiento, el Arrendatario deberá acreditar ante el Arrendador el cumplimiento de estas obligaciones dentro de los 10 días posteriores al vencimiento del plazo otorgado por ley o la autoridad pertinente. Adicionalmente, el Arrendatario deberá cumplir con todos los requisitos y disposiciones legales y reglamentarias a efectos de obtener los permisos, autorizaciones, licencias y cualesquiera otros documentos necesarios para cumplir las obligaciones que contrae en virtud de este Contrato.

**/Ocho/ Visitas.** Cada vez que lo estime pertinente y previa notificación al Arrendatario, el Arrendador tendrá el derecho y la facultad de inspeccionar y certificar por sí mismo o por medio de cualquier tercero que éste determine, a su costo y cargo exclusivo, el cumplimiento por parte del Arrendatario de todas las obligaciones de mantención y reparación establecidas en este Contrato. Para tales efectos, el Arrendatario se compromete a hacer esfuerzos comerciales razonables para colaborar con el Arrendador para que este último pueda llevar a cabo las certificaciones antes indicadas, permitiendo el acceso al Arrendador, sus agentes o dependientes, para que inspeccionen los Buses, siempre y cuando éstas no afecten el normal funcionamiento de las operaciones del Arrendatario.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**/Nueve/ Buses.** El Arrendatario deberá mantener en óptimas condiciones de operación y mantenimiento todos los Buses, propiedades, marcas, permisos, derechos, franquicias, concesiones o patentes que sean necesarios para el normal desarrollo de sus negocios y para poder cumplir con este Contrato y con el Contrato de Operación.

**/Diez/ Estados financieros del Arrendatario.** Mientras se encuentre vigente el presente Contrato, el Arrendatario deberá entregar al Arrendador sus estados financieros auditados al treinta y uno de diciembre de cada año. Dicha información deberá ser proporcionada a más tardar dentro del mes de abril siguiente a dicha fecha. Adicionalmente, el Arrendatario deberá mantener los libros sociales y registros contables de conformidad a la ley y a las normas IFRS, a disposición del Arrendador.

**/Once/ Obligaciones de información.** El Arrendatario se obliga a notificar inmediatamente y por escrito al Arrendador de: **/i/** el acaecimiento de un incumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente Contrato tan pronto como le sea posible, pero en todo caso dentro de los tres días hábiles siguientes a la fecha de su ocurrencia **/debiendo el aviso contener una descripción detallada del referido incumplimiento y de las circunstancias que dieron lugar a él/; /ii/** cualquier procedimiento legal del que el Arrendatario haya sido notificado y que pueda producir un Efecto Material Adverso; **/iii/** cualquier declaración de un organismo regulatorio o Autoridad Gubernamental que pudiera producir un Efecto Material Adverso; **/iv/** cualquier hecho, incumplimiento, terminación, causal de nulidad, exigibilidad anticipada, fuerza mayor o situación similar respecto de este Contrato que pudiera producir un Efecto Material Adverso; **/v/** cualquier variación significativa y perjudicial o inexactitud observada en los datos, documentos o informaciones suministrados por el Arrendatario como presupuesto para el otorgamiento de este Contrato; **/vi/** cualquier modificación de su estructura de poderes, entregando copia de la escritura pública donde éste conste; y **/vii/** cualquier otra información que razonablemente y con una debida anticipación pueda solicitar el Arrendador en relación con el uso y operación de los Buses por parte de Arrendatario, incluyendo en forma enunciativa, eventuales materias ambientales aplicables y fiscalizaciones del MTT. Sin perjuicio de las obligaciones de información antes señaladas, en cualquier momento durante la vigencia del presente Contrato, el MTT, el Arrendador o sus mandatarios podrán requerir al Arrendatario información adicional respecto de su situación financiera, de los Buses, o del proyecto a que éstos estén destinados, en cuyo caso ella deberá ser entregada en el plazo de 10 días hábiles contados desde el requerimiento de tal información por escrito, siempre que el envío de la información no entorpezca de forma sustancial el normal funcionamiento de sus operaciones. El Arrendador deberá guardar la debida confidencialidad de la información que el Arrendatario le entregase al amparo de lo señalado precedentemente.

**/Doce/ Entrega de documentación.** El Arrendatario deberá hacer entrega a la Contraparte Técnica tanto del formulario de distribución como del formulario de tarifas efectivas que hace referencia la cláusula [●] del Contrato de Operación del mes anterior,

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

dentro de los plazos señalados en dicha Cláusula. Asimismo, el Arrendatario deberá entregar a la Contraparte Técnica la rendición de cuentas debidamente firmada y con el respectivo timbre de la Oficina de Partes de la Secretaría Regional correspondiente, de conformidad con lo señalado en la cláusula [●] del Contrato de Operación.

**/Trece/ Impuestos.** El Arrendatario deberá pagar todos los impuestos, imposiciones y cargos o gravámenes gubernamentales que se le exijan y de los que es responsable o que digan relación con sus ingresos o utilidades /incluidos los intereses y multas/, todo ello antes que se le cursen sanciones, multas, adiciones u otros cargos similares. El Arrendatario se obliga a pagar de inmediato cualquier sentencia definitiva que exija cualquier Impuesto y dispondrá que se cumpla dicha sentencia íntegramente, en la medida que no haya recursos pendientes. Tratándose de giros de impuestos efectuados por la Tesorería General de la República u otra Autoridad Gubernamental, el Arrendatario podrá abstenerse de pagar mientras el respectivo giro esté siendo materia de una objeción oportuna y de buena fe y respecto del cual hayan realizado las provisiones adecuadas respecto a normas IFRS.

**NOVENO: Propiedad; Prohibiciones.** El Arrendatario reconoce expresamente que los Buses serán de propiedad exclusiva del Arrendador y, en consecuencia, se obliga a proteger y a defender esta situación y a hacer lo necesario para evitar toda perturbación de hecho o de derecho en la propiedad del Arrendador. De esta forma, a modo ejemplar, queda prohibido al Arrendatario ejecutar o permitir que se ejecuten los siguientes actos o contratos respecto de los Buses:

**/Uno/** Subarrendar los Buses o ceder o tolerar, a cualquier título, su uso, goce, tenencia sin autorización previa y por escrito del Arrendador.

**/Dos/** Llevar a cabo cualquier acto que pueda alterar la titularidad del Arrendador sobre los Buses o que tienda a su enajenación, transferencia o gravamen o que tenga por resultado cualquiera de estos actos.

**/Tres/** Darle a los Buses un uso o destino distinto del establecido en la Cláusula Octava o en las pólizas de seguro a que se refiere la Cláusula Décima siguiente, sin la previa autorización escrita del Arrendador.

**DÉCIMO: Riesgos, Accidentes, Deterioros y Seguros.**

**/Uno/ Responsabilidad por los daños a los Buses.** El Arrendatario asume, sin limitación alguna, todos los riesgos por daños o deterioros, totales o parciales, que puedan sufrir los Buses, por cualquier causa, respondiendo incluso por caso fortuito o fuerza mayor. El Arrendatario deberá informar de forma inmediata al Arrendador de todo daño, accidente o deterioro que sufran uno o más Buses, siempre que dichos daños y deterioros afecten la operación o el funcionamiento del o los Buses dañados por a lo menos diez días corridos.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

Asimismo, deberá efectuar la declaración jurada o hacer la denuncia policial respectiva, cuando corresponda.

**/Dos/ Obligación incondicional del pago de la Cuota Flota.** El Arrendatario deberá pagar y seguir pagando siempre y en todo evento al Arrendador la Cuota Flota establecidas en este Contrato. Ningún accidente, deterioro o pérdida que sufran los Buses, cualquiera sea su causa, liberará al Arrendatario del cumplimiento total del presente Contrato. Asimismo, durante el tiempo que demoren las reparaciones a que sean sometidos los Buses, el Arrendatario continuará pagando las Cuotas Flota pactadas, en sus fechas de vencimiento convenidas. Excepcionalmente, el Arrendatario no estará obligado a realizar el pago de la Cuota Flota cuando uno o más Buses hayan sido declarados en pérdida total y solo después que dicho siniestro haya sido indemnizado al Arrendador por la entidad aseguradora respectiva. En tal caso, la indemnización será destinada para pagar anticipadamente al Arrendador la totalidad de las Cuotas Flota y gastos de pago anticipado voluntario asociadas a los Buses declarados en pérdida total de acuerdo a lo indicado en el numeral /Cuatro/ siguiente.

**/Tres/ Riesgos por daños a terceros.** El Arrendatario será el único responsable por los daños de cualquier naturaleza causados a la persona o propiedad de terceros con motivo de la utilización de los Buses, siendo también de su entera y exclusiva responsabilidad adoptar oportunamente y a su costa todas las acciones correspondientes con el objeto de evitar cualquier perjuicio que pueda sufrir el Arrendador derivado de dicha situación, liberando desde ya de toda responsabilidad al Arrendador. De esta forma, el Arrendador no tendrá ninguna responsabilidad por los daños y perjuicios, directos o indirectos, previstos o imprevistos, que por efectos del uso y goce de los Buses, y/o de su funcionamiento, pueda sufrir la persona o propiedad de un tercero /incluidos, entre otros, los trabajadores del Arrendatario y sus familiares/. Las indemnizaciones del Arrendatario incluidas en este numeral seguirán vigentes al término del presente Contrato, aun terminado el mismo, cedido o transferido conforme a los términos del presente instrumento. El Arrendatario asumirá todos los riesgos por daños a terceros originados durante la vigencia de este Contrato, por los Buses, por cualquier causa. A mayor abundamiento, el Arrendatario se obliga a defender, indemnizar y liberar al Arrendador de toda perturbación o perjuicio y a pagarle, a su solo requerimiento, toda suma que corresponda a obligaciones, pérdidas, perjuicios, indemnizaciones, multas, costos, gastos o desembolsos, incluyendo las costas legales y judiciales, que el Arrendador haya tenido que pagar o soportar debido a la utilización de los Buses por parte del Arrendatario o por terceros, toda vez que la responsabilidad de guarda y custodia es del Arrendatario durante todo el presente Contrato.

**/Cuatro/ Pólizas de seguro.**

**/a/** El Arrendatario se obliga a contratar y mantener asegurados todos los Buses arrendados, cobertura que deberá incluir daños contra terceros por un monto asegurado mínimo correspondiente a la práctica habitual del mercado, a partir de la fecha de

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

celebración del presente Contrato y hasta la celebración del contrato de compraventa de los Buses /en caso que se materialice el ejercicio de la Opción de Compra/ o hasta la devolución completa de todos y cada uno de los Buses conforme a los términos del presente Contrato /si el Arrendatario optare por no comprarlos/ en los Términos, Coberturas y Condiciones Mínimas de Seguros establecidas en **Anexo [●]** del presente Contrato. Los Buses se deberán encontrar asegurados en una cantidad no inferior al monto indicado en las tablas incluidas en el referido Anexo [●], las que se modificará anualmente por el Arrendador, al momento de renovarse la vigencia de la póliza contratada, o bien, en caso de que se contrate una póliza nueva, según sea el caso.

**/b/** En el evento de pérdida total de uno o más Buses, el Arrendatario deberá asegurarse que el Arrendador reciba un monto equivalente a: **/i/** el saldo insoluto de las Cuotas Flota del respectivo Bus para todo el periodo restante de vigencia del presente Contrato; más **/ii/** los costos de pago anticipado voluntario del Financiamiento y otros incrementos conforme a lo señalado en la Cláusula Quinta precedente. En el evento de que el monto indemnizado por la compañía de seguros no fuere suficiente para pagar el monto de terminación parcial del arriendo indicado, el Arrendatario deberá pagar al Arrendador el monto que falte, dentro de los 20 días hábiles siguientes a la fecha en que se haya efectuado el pago por parte de la compañía de seguros. Si, por el contrario, el pago de la compañía de seguros fuere superior al monto de terminación parcial del arriendo, el Arrendador deberá reembolsar al Arrendatario, dentro de los 20 días hábiles siguientes a la fecha en que haya recibido dicho excedente. Una vez que el Arrendatario hubiere cumplido con todas sus obligaciones de pago antes indicadas, el Arrendador deberá suscribir la escritura de declaración a la que se hace referencia en el numeral /Trece/ de la Cláusula Quinta precedente. Las pólizas de seguro antes señaladas deberán ser contratadas por el Arrendatario, quien estará obligado a designar al Arrendador y a los Financistas como asegurados adicionales y beneficiarios de las mismas, según corresponda, debiendo además contener una cláusula en virtud de la cual se cubra la responsabilidad civil del Arrendador, como asegurado adicional, en su calidad de propietario de los Buses, cuando el afectado de un siniestro haga valer sus derechos sobre el Bus arrendado, conforme a lo señalado en la Ley de Tránsito y, especialmente, en el artículo 179 de dicha Ley. El Arrendatario entregará copia de las respectivas pólizas al Arrendador dentro del plazo de 10 días corridos contado desde la suscripción del presente Contrato y su renovación, en su caso, dentro de los 10 días corridos previos al vencimiento del periodo de cobertura inmediatamente anterior.

**/c/** El Arrendatario se obliga a contratar y mantener asegurado, a contar de esta fecha, los Buses contra todo riesgo de daño, cobertura ésta que deberá incluir la obligación para la compañía de seguros de reemplazar y/o reparar los equipos y componentes afectados por daños en los términos contemplados en el Anexo [●]. Estas pólizas deberán ser contratadas por el Arrendatario, quien estará obligado a designar al Arrendador como asegurado adicional y beneficiario de las mismas, según corresponda. Dicha reconstrucción, reparación, y reposición deberá llevarse a cabo por el Arrendatario tan pronto sea posible,

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

reservándose el Arrendador el derecho a efectuar por su cuenta dicha reconstrucción, reparación, y reposición, en caso de que el Arrendatario no inicie los trabajos dentro de los 30 días desde que el Arrendador le hubiere notificado que debe efectuar las reconstrucciones, reparaciones, y reposiciones respectivas. La póliza antes indicada deberá contener una cláusula en virtud de la cual se cubra la responsabilidad civil del Arrendador y/o de los Financistas del Arrendador.

**/d/** El Arrendatario solo podrá contratar las pólizas de seguro antes señaladas con una compañía aseguradora de reconocido prestigio en Chile, debidamente autorizada por la Comisión para el Mercado Financiero, con una clasificación de riesgo igual o superior a AA. En caso de que el Arrendatario no mantenga asegurado los Buses arrendados de acuerdo a lo expuesto, o no entregare las pólizas o su renovación respectiva, el Arrendador queda facultado desde ya para contratar o renovar inmediatamente los seguros en los términos convenidos, si así lo estima conveniente, a nombre y por cuenta del Arrendatario, aceptando y quedando expresamente obligado el Arrendatario a reembolsarle el pago de la o las primas correspondientes dentro del plazo de 10 días corridos contados desde el requerimiento del Arrendador. En caso de no efectuar el reembolso en el plazo señalado, el Arrendador queda facultado para solicitar el íntegro pago de todo lo adeudado por el Arrendatario de conformidad a la Cláusula Décimo Segunda siguiente y/o a descontar del pago del Subsidio las sumas correspondientes. El no ejercicio de las facultades que le asisten al Arrendador no libera al Arrendatario de su obligación de mantener asegurados los Buses arrendados.

**/Cinco/ Prohibición de alterar las pólizas de seguro.** El Arrendatario no podrá, bajo ninguna circunstancia, modificar, endosar, cancelar ni anular las pólizas de seguro contratadas en conformidad a la presente cláusula, sin previa autorización por escrito del Arrendador otorgada con a lo menos 30 días de anticipación. Adicionalmente, el Arrendatario requerirá de la autorización previa y por escrito del Arrendador, la que no será denegada injustificadamente, para cambiar de compañía aseguradora por otra compañía aseguradora que cumpla los requisitos establecidos en el numeral precedente. En todo caso, si durante la vigencia del seguro tomado por el Arrendatario, las pólizas sufrieren modificaciones que significaren una disminución o deterioro de las condiciones en que debieron ser contratadas, por cualquier causa o motivo, el Arrendatario deberá informar al Arrendador de tales variaciones dentro del plazo de 10 días corridos desde que éstas ocurran y adoptar, a su propio costo, todas las providencias necesarias para volver a implementar inmediatamente la cobertura exigida por este Contrato. Si el Arrendatario no adoptare las medidas referidas, tendrá el Arrendador derecho a hacerlo por cuenta y a costa del Arrendatario.

**/Seis/ Pérdidas y siniestros.** Todas las pérdidas o deterioros que experimenten los Buses serán de cargo del Arrendatario. Del mismo modo, serán de cargo del Arrendatario los siniestros que no indemnizen las entidades aseguradoras y las diferencias que resulten entre el monto de las indemnizaciones y el valor de las reparaciones necesarias o de los



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

repuestos o partes que se requieran, incluyendo cualquier deducible y exclusión de cobertura. Si por cualquier razón la entidad aseguradora no indemnizare algún siniestro o la suma que pagare fuera insuficiente para realizar las reparaciones necesarias o para adquirir los repuestos o partes que se requieran, toda diferencia será de cargo del Arrendatario.

**/Siete/** La no contratación de los seguros en la forma indicada precedentemente faculta al Arrendador para contratar dichos seguros por cargo y cuenta del Arrendatario.

**DÉCIMO PRIMERO: Obligaciones de No Hacer.**

El Arrendatario se obliga a que, sin la autorización previa y expresa del Arrendador, no podrá:

**/Uno/** Realizar operaciones comerciales con Personas Relacionadas en que participe el Arrendatario y sus actuales Accionistas en condiciones distintas a las que habitualmente prevalecen en el mercado, esto es, en términos justos y comercialmente razonables no menos favorables para el Arrendatario que las que obtendría en una operación comparable en condiciones de mercado con una Persona que no fuere una Persona Relacionada, a menos que dichas operaciones no produzcan o se espere produzcan un Efecto Material Adverso.

**/Dos/** Efectuar pagos a sus Accionistas, a Personas Relacionadas, y distribuir dividendos, en caso de existir montos adeudados al Arrendador en virtud del presente Contrato.

**/Tres/** Otorgar fianzas, avales o garantías en general para garantizar obligaciones de otras Personas, ni para garantizar obligaciones propias o de Personas Relacionadas, sobre cualquiera de sus Buses, activos o derechos contractuales, sean presentes o futuros, con la sola excepción de aquellas garantías que expresamente autorice el Arrendador. Lo anterior, a menos que dichas operaciones no produzcan o se espere produzcan un Efecto Material Adverso.

**/Cuatro/** Fusionarse, directa o indirectamente, con alguna Persona; permitir que ninguna Persona se fusione con ella, directa o indirectamente; iniciar ni celebrar división alguna; liquidarse ni disolverse /ni permitir que ocurra una liquidación o disolución/ a menos que así lo exija la ley aplicable, en el entendido que el Arrendador tendrá derecho a pasar a ser parte de y participar en cualquier procedimiento de liquidación o disolución semejante o en cualquier acción que sea iniciada por una Persona distinta al Arrendador; celebrar alguna operación o serie de operaciones sustancialmente equivalentes a cualquiera de las anteriores.

**/Cinco/** Efectuar modificaciones de sus estatutos que alteren su objeto social o que puedan modificar la duración de término de su ejercicio.



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**/Seis/** Hacer préstamo alguno ni anticipar fondos a ninguna Persona que produzca o pueda esperarse produzca un Efecto Material Adverso.

**/Siete/** Solicitar la desafectación de los Buses materia de este Contrato ni de los derechos personales que emanan de éste, durante la vigencia del Contrato.

**/Ocho/** Dar en subarriendo o comodato, incluso precario, los Buses.

**DÉCIMO SEGUNDO: Eventos de Incumplimiento.**

**/Uno/** El Arrendador podrá poner término anticipado, de inmediato, sin necesidad de resolución o declaración judicial alguna y sin más trámite a este Contrato, y el Arrendatario no podrá reclamar pago o indemnización alguna, en aquellos casos en que esta última incurra en incumplimiento de este Contrato. Se entenderá que el Arrendatario ha incurrido en incumplimiento de este Contrato en los siguientes casos /cada uno constituye un "Evento de Incumplimiento"/:

**/a/** Si el Arrendatario no paga oportunamente, en su totalidad o en parte, cualquiera de las Cuotas Flota o cualquier otra suma de dinero que el Arrendatario estuviere obligado a pagar o reembolsar al Arrendador en virtud del presente Contrato y, adicionalmente, dichos incumplimientos no fueren subsanados y dentro del plazo de 5 días contados desde la Fecha de Pago de la Cuota Flota correspondiente, o de que el Arrendador haya requerido de pago al Arrendatario;

**/b/** Si el Arrendatario: **/i/** utilizare los Buses para fines distintos de los establecidos en este Contrato; **/ii/** no cumpliere oportuna y totalmente con cualquiera de las obligaciones de mantención y reparación establecidas en la Cláusula Octava; o **/iii/** no cumpliere oportuna y totalmente con cualquiera de las obligaciones relativas a la obligación de asegurar los Buses, en los términos establecidos en la Cláusula Décima del presente Contrato;

**/c/** Si el Arrendatario cayere en insolvencia, haya propuesto o celebrado un acuerdo concursal de reorganización, quedare afecto a un proceso concursal de reorganización o de liquidación voluntaria o forzosa, o existieren acciones judiciales en su contra que afecten su capacidad de pago de sus obligaciones monetarias bajo el presente Contrato;

**/d/** Si los Buses estuvieren sujetos a confiscación, prohibición o gravamen de cualquier naturaleza a favor de terceros, como consecuencia de actos u omisiones incurridas por el Arrendatario o sus dependientes, que afecten materialmente y adversamente su capacidad de pago de sus obligaciones monetarias bajo el presente Contrato;

**/e/** Si se produjere un cambio en el control del Arrendatario, salvo si el Arrendador ha aprobado previamente y por escrito tal cambio en el control;



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**/f/** Si el Arrendatario no pagare íntegra y oportunamente el precio de compraventa de los Buses al materializarse la Opción de Compra referida en la Cláusula Décimo Tercera siguiente;

**/g/** Si existieren documentos protestados del Arrendatario o los respectivos acreedores de éste iniciaren acciones legales en contra del Arrendatario para el cobro de sumas de dinero y tales protestos y acciones no fueren aclarados o continuaran vigentes transcurridos 30 días corridos desde la fecha del protesto o de la notificación de la respectiva acción;

**/h/** Si cualquiera de los Manuales de Mantenimiento de los Buses o los Contratos de Prestación de Servicios de Mantenimiento de los Buses fueren incumplidos o terminados por el Arrendatario, sin causa justificada.

**/i/** Si se pone término anticipado al Contrato de Operación por cualquier causa durante la vigencia de este Contrato o el Arrendatario pierde su calidad de Operador para la operación de flota en la ciudad de [●] y el presente Contrato no fuere cedido de acuerdo a lo convenido en la Cláusula Cuarta;

**/j/** Si la Cesión Parcial del Subsidio fuere terminada durante la vigencia del presente Contrato; y

**/k/** Cualquier otro incumplimiento grave de sus obligaciones bajo el presente Contrato.

**/Dos/** Producido alguno de estos Eventos de Incumplimiento, el Arrendador comunicará al MTT su voluntad de ponerle término anticipado al presente Contrato. El Arrendador podrá exigir de inmediato y sin más trámite al Arrendatario el pago de todas las Cuotas Flota pendientes.

**/Tres/** Las Partes acuerdan que en ningún caso se adeudarán por parte del Arrendatario, Cuotas Flota correspondientes a periodos posteriores a la cesión del presente Contrato que determine el MTT en virtud de la declaración del presente Contrato como Contrato de Provisión y/o de su inscripción en el Registro de Bienes Afectos, conforme se señala en la cláusula Cuarta y Cláusula Décimo Octava del presente Contrato. El Arrendatario renuncia a la facultad de exención que contempla el inciso segundo del artículo 1.945 del Código Civil. La circunstancia que el Arrendador acepte el pago retrasado de una o más Cuotas Flota, sin ejercer sus derechos, constituirá solo un acto de mera tolerancia que no implicará renuncia a derecho alguno ni constituirá precedente alguno para la interpretación de la forma en que este Contrato debe cumplirse.

**/Cuatro/** En caso de que el Arrendador ponga término anticipado al presente Contrato por cualquier motivo que lo habilite para ello, el Arrendatario deberá poner los Buses a disposición de un nuevo operador conforme a las instrucciones del MTT, según lo indicado

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

en la cláusula Cuarta y Décimo Octava del presente instrumento, o a disposición del Arrendador en un lugar a convenir entre las Partes dentro de la ciudad de [●], según corresponda. Se deja expresa constancia que el Arrendador, no asumirá ningún costo de traslado de los Buses, si correspondiere, los cuales deberán ser asumidos íntegramente por el Arrendatario o el nuevo operador, según corresponda.

**DÉCIMO TERCERO: Opción de Compra del Arrendatario.**

**/Uno/** El presente contrato terminará una vez transcurrido el plazo por el cual es pactado, sin perjuicio de las causales de término anticipado. No obstante, el Arrendatario tendrá una opción irrevocable e irrenunciable de compra, que deberá ejercer enviando una carta certificada a la arrendadora al menos con 15 días de anticipación al vencimiento del presente contrato por cualquier causa, manifestando su voluntad de comprar los buses. En caso de ejercer la opción de compra, el precio total de la compraventa será la suma equivalente a la última renta mensual pactada para el presente contrato.

**/Dos/** Cuando corresponda el pago de la cuota asociada al ejercicio de la opción de compra pactada en el respectivo contrato y antes de ejercer dicha opción, el operador contratado deberá ceder ese derecho de opción de compra en favor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para efectos de realizar la respectiva transferencia.

**/Tres/** Para hacer efectiva la opción de compra en favor del Ministerio, este último pagará el valor del ejercicio de la opción -en el mes correspondiente-. Sin perjuicio de lo anterior, la Arrendataria pagará, impuestos correspondientes a la transferencia de los Buses y todo gasto o costo que se origine con ocasión de la compraventa, tradición, inscripción o cualquier otro acto o formalidad requerido para completar el traspaso de dominio al Ministerio.

Para efectos de lo anterior, al finalizar el contrato de entrega de subsidio por cualquier causa, el Ministerio de Transportes deberá efectuar el procedimiento de revisión de los buses para acreditar su correcto estado de mantención. En caso que, de acuerdo al referido procedimiento se certifique el correcto estado de mantención de los buses, el Ministerio instruirá al operador para que como parte arrendataria del contrato de leasing, ceda la opción de compra en favor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en virtud del artículo 20 de la Ley 20.378.

**DÉCIMO CUARTO: Intereses Moratorios.**

**/Uno/** Cualquier pago que el Arrendatario y/o el MTT efectúen con posterioridad a las fechas pactadas en el presente Contrato, dará derecho al Arrendador para cobrar al Arrendatario el interés máximo que la ley permite estipular, sobre el total de la obligación impaga y hasta la fecha de su pago efectivo. Los intereses moratorios se capitalizarán cada 30 días, siendo pagaderos, en todo momento, a mero requerimiento del Arrendador.





**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**/Dos/** El Arrendatario declara conocer que, en caso de demora en el pago de sus obligaciones, el Arrendador podrá ceder total o parcialmente el derecho a cobro de los montos adeudados a terceros, a quienes el Arrendatario quedará obligado a pagar honorarios y otros gastos que puedan surgir. La misma norma se aplicará al reembolso de cualquier gasto que el Arrendador efectúe a nombre del Arrendatario, derivado de las obligaciones del presente instrumento.

**/Tres/** Las Partes convienen expresamente que, en el evento de incumplimiento del Arrendatario, el Arrendador podrá demandar el pago de los intereses moratorios correspondientes, conjuntamente con el pago de las Cuotas Flota.

**DÉCIMO QUINTO: Cooperación al Financiamiento.**

El Arrendatario acepta desde ya:

**/Uno/** El otorgamiento de garantías por parte del Arrendador debido al Financiamiento, tales como y sin que implique limitación alguna, prendas sobre los Buses, prenda de derechos, cesión condicional de este Contrato y demás contratos en que sea parte el Arrendador, prenda y cesiones condicionales de derechos, mandato de cobro y cualquier otro documento que sea necesario, y colaborar de buena fe en la implementación y perfeccionamiento de dichas garantías otorgadas por el Arrendador. Lo anterior no podrá en ningún caso poner en riesgo la continuidad del servicio de transporte público urbano de pasajeros mediante buses, por lo que el otorgamiento de estas garantías estará siempre sujeto a la aprobación del MTT; y

**/Dos/** Entregar cualquier información financiera o reporte de impacto medio ambiental que le sea razonablemente requerido por los Financistas.

**DÉCIMO SEXTO: Indivisibilidad de las Obligaciones del Arrendatario.**

Las Partes acuerdan expresamente que todas y cada una de las obligaciones derivadas de este Contrato tendrán el carácter de indivisibles para el Arrendatario y sus sucesores, para todos los efectos legales que puedan surgir y, en especial, aquellos contemplados en los artículos 1.526 número 4 y 1.528 del Código Civil.

**DÉCIMO SÉPTIMO: Cesión de Derechos y Otros Actos.**

**/Uno/** El Arrendatario reconoce y acepta que el Arrendador puede, en cualquier momento, ceder irrevocablemente a terceros, tales como, por ejemplo, a agentes de garantías y los Financistas, su derecho a cobrar la totalidad o parte de la Cuota Flota y/o cualquier crédito existente o futuro que resulte de este Contrato, y/o los demás derechos derivados de este Contrato, ya sea en dominio o en caución, o para designar un agente para su cobro.

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**/Dos/** Por su parte, el Arrendatario, salvo en el caso de cesión del presente Contrato conforme a lo establecido en las Cláusulas Cuarta, Décimo Quinta y Décimo Octava del presente instrumento, no podrá ceder la totalidad o parte de este Contrato sin el consentimiento previo y por escrito del Arrendador. Para todos los efectos que hubiere lugar, el Arrendador acepta desde ya eventuales cesiones del presente Contrato conforme a lo señalado en la Cláusulas Cuarta, Décimo Quinta y Décimo Octava del presente Contrato.

**DÉCIMO OCTAVO: Contrato de Provisión.**

Presente a este acto, el **MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**, representado por don [●], [nacionalidad], [estado civil], [profesión], Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, cédula de identidad número [●], ambos domiciliados para estos efectos en Amunátegui 139, comuna de Santiago; el compareciente, mayor de edad, quien acreditó su identidad con la cédula mencionada, expone:

**/Uno/ Aceptación de Cesión Parcial del Subsidio.**

Por medio de escritura pública de esta misma fecha y otorgada en esta misma Notaría, tuvo lugar la Cesión Parcial del Subsidio a que se refiere el numeral /Siete/ de la Cláusula Quinta precedente. En este acto el MTT, en virtud de lo indicado en el artículo mil novecientos dos y siguientes del Código Civil se da por notificado de la referida cesión y la acepta de manera pura y simple declarando que, en el ámbito de sus competencias y atribuciones, procederá a pagar o a instruir el pago a la entidad designada para ello, parte del Subsidio conforme a lo establecido en el presente instrumento y a la Cesión Parcial del Subsidio.

**/Dos/ Bienes Afectos y Contrato de Provisión.**

La condición de Bienes Afectos de los Buses y de los derechos personales que emanan del presente Contrato y sus anexos, así como la calificación del mismo como Contrato de Provisión, ha sido condición esencial que ha tenido a la vista el Arrendador para la celebración del mismo, de modo tal que, cualesquiera sean los eventos que afecten al Arrendatario o a sus sucesores en la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros, incluyendo desde luego, pero sin que importe limitación, la terminación anticipada de los servicios de transporte, las Cuotas Flota pagaderas bajo el presente Contrato se continuarán pagando por quien se encuentre operando los servicios de transporte de pasajeros y utilizando los Buses objeto del presente Contrato en ese momento /sea ello en virtud de un contrato de concesión, de resoluciones que establezcan perímetros de exclusión, de condiciones de operación u otra modalidad equivalente.

En razón de lo señalado precedentemente, el MTT:

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**/a/** Con la finalidad de garantizar la estabilidad y continuidad del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de [●], así como la continuidad y permanencia de los servicios de transporte, se pronuncia favorablemente en este acto respecto de las condiciones y requisitos incorporados en el presente Contrato y sus anexos; por tanto, los Buses y los derechos personales que emanan del presente Contrato se consideran Bienes Afectos a los servicios de transporte público de pasajeros prestados por el Arrendatario conforme al Contrato de Operación, autorizando su inscripción en el Registro de Bienes Afectos en tanto el Operador presente los Buses para su inscripción, y se cumpla con la normativa vigente. Lo anterior, sin perjuicio de los demás actos administrativos que sean procedentes al efecto. De acuerdo a lo establecido en el numeral /Seis/ de la Cláusula Octava, el Arrendatario se obligó a: **/i/** presentar a más tardar dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha en que se le haya hecho entrega de una copia física o digital del presente Contrato la solicitud de inscripción de los Buses ante la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones; y **/ii/** presentar a más tardar dentro de los dos días hábiles siguientes a la fecha en que se le haya hecho entrega de una copia física o digital del presente Contrato la solicitud de inscripción de los Buses y derechos personales que emanan del presente contrato en el Registro de Bienes Afectos.

**/b/** Reconoce y ratifica expresamente los efectos que conlleva la calificación como Bienes Afectos de los Buses y de los derechos personales que emanan del presente Contrato y sus anexos, en los términos y con los alcances establecidos en la normativa vigente y en los respectivos contratos de prestación de los servicios de transporte público de pasajeros y modalidades de regulación equivalente.

**/c/** Exigirá a los nuevos operadores o terceros que sustituyan o sucedan al Arrendatario en el arrendamiento de los Buses objeto del presente Contrato, que acepten, en calidad de cesionarios, sin modificar las condiciones y cláusulas del presente Contrato, la cesión de éste y de los derechos de uso y goce sobre los Buses emanados del mismo, sucesivamente hasta el término de la vida útil de éstos, siempre y cuando los Buses se encuentren en correcto estado de conservación atendida su antigüedad y uso, lo que se acreditará con la correspondiente certificación. Dicha condición se entenderá cumplida para los Buses en la medida que los programas y procedimientos de mantenimiento establecidos por el Vendedor o el fabricante de los Buses sean efectuados en la forma y oportunidad prevista en los Contratos de Certificación de Mantenimiento de los Buses, y, para el caso de los Buses, de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Anexo [●] del Contrato de Operación.

Para acreditar el cumplimiento de la condición antes descrita que asegure el correcto estado de conservación de los Buses atendida su antigüedad y uso, el MTT en forma previa al traspaso de los Buses a un nuevo operador, podrá, si así lo estima necesario, solicitar a la empresa certificadora encargada de prestar los servicios de certificación del mantenimiento de los Buses al Arrendatario en el marco de los Contratos de Certificación de Mantenimiento de los Buses la presentación de un informe de auditoría acerca de la gestión del proceso

**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

de supervisión de la mantención de los Buses. Esta auditoría deberá ser emitida por una empresa con una experiencia demostrable de más de 5 años en el rubro de fabricación, mantención y/o certificación de Buses, elegida por el MTT, de una terna propuesta por la empresa certificadora; el informe de auditoría deberá indicar si el proceso de certificación definido e implementado por la empresa certificadora, asegura que tanto las pautas de mantención definidas, así como el control de la aplicación de éstas, permiten asegurar, razonablemente, que los programas y procedimientos de mantenimiento establecidos en los Manuales de Mantenimiento de los Buses y en el Anexo [●] del Contrato de Operación, hayan sido efectuados en la forma y oportunidad previstas en dichos documentos.

Si el resultado de esta auditoría es satisfactorio, se entenderá que el mantenimiento es el adecuado y que, por lo tanto, los Buses se encuentran en correcto estado de conservación, atendida su antigüedad y uso, de conformidad a lo señalado previamente. Por el contrario, si los resultados del informe no fueren satisfactorios, el MTT podrá, si así lo estima, hacer aplicación de las normas legales pertinentes, así como de aquellas contenidas en el Contrato de Operación. Además, el Arrendatario deberá elaborar y proponer un cronograma para la entrega gradual de los Buses al cesionario, en el que se indique la fecha, hora, lugar y modalidad de entrega de cada uno de los Buses, así como cualquier otra información relevante, por lo que deberá permitir la entrada al cesionario, al lugar donde se encuentren los Buses con el objeto de su entrega.

**/Tres/ Otras declaraciones del MTT.** Al tenor de lo previsto en la ley y en los demás instrumentos de regulación del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de [●], el MTT declara que la calificación del presente Contrato como Contrato de Provisión, conlleva para la autoridad la necesidad de:

**/a/** exigir en el mismo instrumento jurídico por el cual un nuevo operador de transporte o un tercero adquiriera el derecho a utilizar los Buses objeto del presente Contrato y sus respectivos anexos, que aquél ceda al Arrendador, el derecho a cobrar y percibir el pago del Subsidio en términos suficientes para pagar las Cuotas Flota; y

**/b/** exigir que el perfeccionamiento de la aludida cesión parcial del subsidio sea un requisito previo sin el cual el futuro operador o tercero correspondiente no pueda comenzar a prestar los servicios ni a gozar de derecho alguno a tal respecto. La aludida cesión será exigible al futuro operador y a quien lo suceda, durante toda la vida útil de los Buses y hasta el íntegro pago de las Cuotas Flota.

En atención a lo señalado precedentemente, en caso de que se ponga término por cualquier causal a la prestación de servicios de transporte de pasajeros por parte del Arrendatario, éste deberá poner los Buses a disposición del nuevo operador de transporte o de quien el MTT designe, incluso antes de suscribirse los instrumentos jurídicos respectivos.

**DÉCIMO NOVENO: Condiciones resolutorias.**



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

Las Partes acuerdan que el presente Contrato se encuentra sujeto a siguientes condiciones resolutorias establecidas en favor del Arrendador:

**/Uno/** Los Buses y derechos personales que emanan del presente Contrato no sean inscritos en el Registro de Bienes Afectos dentro de los plazos previstos en el mismo.

**/Dos/** Se ponga término a la Cesión del Subsidio.

**/Tres/** Se resuelva el Contrato de Compraventa o fallen sus condiciones suspensivas.

Las condiciones resolutorias antes indicadas han sido establecidas en beneficio exclusivo del Arrendador, por lo que él podrá renunciar, total o parcialmente a una o más de ellas a su sólo arbitrio.

**VIGÉSIMO: Declaración del Arrendatario.** El Arrendatario declara que no ejerce prácticas relacionadas con los delitos descritos en la Ley N° 20.393; que tiene y mantendrá un comportamiento recto, estricto y diligente en el cumplimiento de las normas sobre prevención de delitos de cohecho, lavado de activos, financiamiento del terrorismo y de los otros delitos aplicables a la persona jurídica, en los términos de la Ley N° 20.393.

**VIGÉSIMO PRIMERO: Resolución de conflictos.**

**/Uno/** El presente Contrato y cualquier conflicto o reclamo /incluidos los conflictos o reclamos no contractuales/ que pueda surgir de, o en conexión con, éste, se regirán e interpretarán de acuerdo con las leyes de Chile y se conducirán en español.

**/Dos/** Todas las dudas y dificultades que se susciten entre las Partes con motivo del presente Contrato, ya sea que dichas dudas o dificultades se refieran a la apreciación de su existencia o inexistencia, validez, nulidad, cumplimiento o incumplimiento, aplicación, interpretación, resolución o ejecución, o cualquiera otra materia relacionada directa o indirectamente con ellos, serán sometidas a arbitraje, conforme al Reglamento Procesal de Arbitraje del Centro de Arbitraje y Mediación de Santiago, vigente al momento de solicitarlo.

**/Tres/** Sin perjuicio de lo anterior, el Arrendador podrá optar entre el arbitraje antes indicado y la competencia de los tribunales ordinarios de justicia de la comuna de Santiago para el ejercicio de las acciones de cobro de deudas de la Cuota Flota, la interposición de medidas prejudiciales y la ejecución de las garantías.

**/Cuatro/** El arbitraje indicado en los numerales anteriores no será aplicable a las diferencias con el MTT, caso en el cual se recurrirá a la competencia de los tribunales ordinarios de justicia de la comuna y ciudad de Santiago.



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**VIGÉSIMO SEGUNDO: Notificaciones.**

Cualquier notificación, solicitud, intimación u otra notificación requerida o necesaria bajo el presente Contrato se considerará que el remitente la ha entregado correctamente y el destinatario la ha recibido por escrito, enviada por correo certificado /que acredite la entrega/ y a través de correo electrónico a la siguiente dirección:

**Al Arrendador:** Domicilio: [●], Nombre de contacto: [●], Correo electrónico: [●]

**Al Arrendatario:** Domicilio: [●], Correo electrónico: [●], con copia a: [●], correo electrónico: [●]

**Al MTT:** Domicilio: Amunátegui número 139, de la comuna y ciudad de Santiago, Nombre de contacto: [●], Director de Transporte Público Regional. Correo electrónico: [●]. Con copia a: Nombre de contacto: [●] Correo electrónico: [●].

Las Partes pueden en cualquier momento cambiar el domicilio para notificaciones mediante un aviso por escrito que establezca el nuevo domicilio para estos efectos. El nuevo domicilio para notificaciones solo será obligatorio y vinculante a partir de la fecha en que la otra Parte haya recibido el aviso de cambio de domicilio para notificaciones.

**VIGÉSIMO TERCERO: Nulidad.** Si por alguna causa una o varias de estas disposiciones en esta escritura se declararan nulas, inaplicables o inválidas en su totalidad o en parte, las disposiciones restantes en este Contrato, en la Cesión de Subsidio o en cualquier otro instrumento relacionado con el mismo, permanecerán intactas y deberán cumplirse según lo estipulado en este Contrato.

**VIGÉSIMO CUARTO: Gastos.** Todos los gastos, las tasas de notaría y registro, así como los desembolsos de cualquier tipo relacionados con el cumplimiento de este Contrato, o las escrituras públicas complementarias que pueden ser necesarias con el fin de aclarar, rectificar o presentar adiciones a este instrumento; y los gastos correspondientes a las cancelaciones o liberaciones de tales escrituras, serán de cargo del Arrendatario.

**VIGÉSIMO QUINTO: Rectificaciones y Aclaraciones.** Las Partes otorgan un poder especial e irrevocable al Arrendador para que por medio de sus representantes en nombre y representación de las Partes puedan ejecutar cualquier acto que sea necesario para rectificar y aclarar este instrumento, estando expresamente autorizadas para celebrar y firmar las escrituras públicas o privadas que puedan ser requeridas para esos efectos y para inscribirlas junto a este instrumento en los registros respectivos.

**VIGÉSIMO SEXTO: Inscripciones.** El portador de una copia autorizada de esta escritura está facultado para solicitar, suscribir y realizar todas las inscripciones, inscripciones secundarias y registros que sean pertinentes para inscribir este Contrato en los registros



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

correspondientes y para llevar a cabo todos los demás actos solicitados en relación con este Contrato.

**VIGÉSIMO SÉPTIMO: Anexos.** Todos los Anexos del presente Contrato son parte integral del mismo y se han protocolizado bajo el mismo número de repertorio de esta escritura, de la cual forman parte para todos los efectos a que haya lugar. Las Partes acuerdan que el presente Contrato contiene los siguiente Anexos:

**Anexo [●]- Identificación de los Buses.**

**Anexo [●]-.**

**NOMBRAMIENTO Y PERSONERÍAS.**

La personería de los representantes de [●] consta [●].

La personería de los representantes de [●]consta [●].

El nombramiento de don [●] para representar al **MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES** consta en Decreto Supremo número [●], de fecha [●], del Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

**ANEXO [●]**

**ANEXO [●]**

**TABLA DE CUOTA FLOTA MENSUAL**

CUADRO LEASING A UF		
Periodo	Capital	Cuota
0		
1		UF
2		UF



**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**3° IMPÚTESE** el gasto que irrogue el presente acto y que se expone a continuación, al siguiente ítem:

La suma mensual de hasta \$691.381.374<sup>13</sup>.- (seiscientos noventa y un millones trescientos ochenta y un mil trescientos setenta y cuatro pesos) , equivalente a un monto total de hasta \$8.062.638.797.- (ocho mil sesenta y dos millones seiscientos treinta y ocho mil setecientos noventa y siete pesos) al ítem 24-01-512, del Programa 06, del presupuesto disponible para el año 2025 de la Secretaría y Administración General de Transportes, de acuerdo a la Ley de Presupuesto del Sector Público para el año 2025. En tanto, los saldos insolutos a pagar, se imputarán a la ley de presupuesto del año siguiente, siempre y cuando se contemplen los recursos suficientes para ello.



**4° NOTIFÍQUESE** el presente acto administrativo a Sociedad de Transportes Vía Alerce S.A.

**5° PUBLÍQUESE** el presente acto administrativo en el sitio web (<http://www.dtptr.gob.cl>).

**POR ORDEN DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA**

**ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN Y NOTIFÍQUESE**



*Juan Carlos Muñoz Abogabir*  
**JUAN CARLOS MUÑOZ ABOGABIR MAF.**  
**MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**

<sup>13</sup> El componente del monto variable se ajusta por IPC en el mes de enero de 2025, desde el mes de inicio del contrato, hasta diciembre de 2024, según lo estipulado en la cláusula cuarta del contrato. El componente de cuota fija 1, se ajusta por IPC desde la fecha estipulada en el punto 3.2 del Oficio N°24181/2024 el cual presenta las bases para presentar cotizaciones por el sistema.





**TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES**

Oficio: E88846/2025

Fecha: 30/05/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

**MFA / DRP / ZOM / RVM / PSS / FCD / MSP / ASC / KCÁ / KCÁ / DRP / ESG / MMS / NVA / CS**

**Distribución:**

GABINETE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

GABINETE SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES

DIVISION LEGAL

DIVISION DE TRANSPORTE PUBLICO REGIONAL

DIVISION DE TRANSPORTE PUBLICO REGIONAL – OFICINA DE PARTES

SUBTRANS – OFICINA DE PARTES

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL MAGALLANES Y LA ANTARTICA CHILENA

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL MAGALLANES Y LA ANTARTICA CHILENA – OFICINA DE PARTES



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

1314544

E20906/2025