

**ESTABLECE PLAN DE OPERACIÓN
TRANSITORIO ESTIVAL PARA EL MES DE
ENERO DE 2022 EN LA CONURBACIÓN
IQUIQUE ALTO HOSPICIO EN FUNCIÓN
DE LA RESOLUCIÓN EXENTA N°1848/19
DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y
TELECOMUNICACIONES**

VISTO: Lo dispuesto en el Decreto con Fuerza de Ley N° 343 de 1953; el Decreto con Fuerza de Ley N° 279 de 1960; el Decreto Ley N° 557 de 1974; en la Ley N° 18.696, la Ley N° 19.040; la Ley N° 18.059; 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, fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; 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; el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; las Resoluciones Exentas 924, de 2017, N°1848 de 2019, y N° 977 de 2020, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; Decreto N° 646 de 2020, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, las resoluciones 2, 27, 41, 42, 98, 172, 178, 239, 254, 329 y 382 del año 2021 de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de Tarapacá, el decreto N° 4, de 2020, del Ministerio de Salud, que decreta Alerta Sanitaria por el período que se señala y otorga facultades extraordinarias que indica por Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional(ESPII) por brote del nuevo coronavirus (2019-NCOV) y sus modificaciones, las resoluciones N°7 y N°8, ambas de 2019, de la Contraloría General de la República y demás normativa aplicable.

CONSIDERANDO:

1. Que, en los últimos años la República de Chile se ha insertado en la economía mundial, lo que ha traído como consecuencia positiva un incremento en el desarrollo de sus actividades productivas y sociales, modificándose rotundamente la situación existente en el proyecto país.

2. Que, a su vez y derivado de lo indicado en el considerando anterior, los servicios de transporte público del país, han experimentado cambios notables en las últimas décadas, tanto a nivel de servicios, como en el ámbito tecnológico, especialmente por el surgimiento de tecnologías de telecomunicación que permiten realizar seguimiento electrónico de sus frecuencias e itinerarios.

3. Que, es claro que el transporte público de pasajeros no sólo contribuye fuertemente a la economía de un país, sino que permite extender el rango de actividades productivas del mismo, además de generar disminuciones en los tiempos de traslado y acortar distancias de las zonas pobladas mejorando enormemente la calidad de vida de población.

4. Que, el mantenimiento y mejora de un servicio que posee cualidades como las expresadas, se presenta como un deber para el Ministerio, a quién le cabe orientar los esfuerzos no sólo al aseguramiento del servicio, sino a que el mismo sea eficiente. Lo anterior ha sido recogido del mensaje presidencial que ingresó el proyecto de ley que dio origen a la Ley N° 20.378, al señalar "El Transporte Público Remunerado de pasajeros es un servicio que influye en forma sustancial en el desarrollo de las diversas actividades que enfrentan y realizan las personas en su vida cotidiana. Esta influencia no sólo se observa y determina en aquellas condiciones del transporte de pasajeros, como son los tiempos de desplazamiento, los tiempos de espera, las capacidades de transporte, sino que, además, es un factor determinante en el presupuesto de cada hogar y de cada persona que utiliza este medio a lo largo del territorio nacional".

5. Que, el organismo llamado a resolver la temática que envuelve al transporte público, es el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que analizando los servicios de transporte público remunerado de pasajeros que se prestan en el área regulada, y examinando los efectos que han producido la ejecución de los recursos que otorgó al Transporte la Ley N° 20.378, ha buscado estrategias y herramientas que permitan otorgar a los usuarios, la prestación de un servicio más eficiente, y que permitan un mejor uso de los recursos que ha dispuesto la antedicha Ley.

6. Que, este Ministerio, mediante Resolución Exenta N° 924 de 2017, ha establecido el área geográfica para la aplicación de un Perímetro de Exclusión en las comunas de Iquique y Alto Hospicio; cuyas Condiciones de Operación fueron establecidas por Resolución Exenta N° 1848 de 2019, del mismo Ministerio.

7. Que, de acuerdo a lo señalado en el punto 3.2 de la Resolución N° 1848 de 2019 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se podrán modificar los parámetros establecidos en el Programa de Operación, considerando variables propias del dinamismo de los sistemas de transporte. Dichas modificaciones deberán orientarse a la eficacia 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 y/o actualizar frecuencias.

8. Que, la República de Chile se encuentra se encuentra bajo Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional(ESPII) por brote del nuevo coronavirus (2019-NCOV) y por lo anterior se han definido una serie de etapas de confinamiento.

9. Que, atendiendo lo señalado en los considerandos anteriores, se procede a modificar el plan de operación indicado en la Resolución Exenta N° 1848 de 2019, en el sentido que se indica.

RESUELVO:

1. ESTABLÉZCASE, para la Unidad de Negocio UN5, el programa operacional transitorio de la Estacionalidad estival el cual tendrá vigencia desde 01/01/2022 hasta 31/01/2022, quedando de la siguiente forma

6 IDA

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

6 REGRESO

Periodo	Horario	Tipo Demanda Laboral	Frecuencia (buses/hr) Laboral	Tipo Demanda Sabado	Frecuencia (buses/hr) Sabado	Tipo Demanda Festivo	Frecuencia (buses/hr) Festivo
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	BAJA	3				
8	08:00-08:59	BAJA	4	BAJA	2		
9	09:00-09:59	BAJA	4	BAJA	2		
10	10:00-10:59	BAJA	4	BAJA	2	BAJA	2
11	11:00-11:59	BAJA	4	BAJA	2	BAJA	2
12	12:00-12:59	BAJA	4	BAJA	2	BAJA	2
13	13:00-13:59	BAJA	4	BAJA	2	BAJA	2
14	14:00-14:59	BAJA	3	BAJA	2	BAJA	2
15	15:00-15:59	BAJA	3	BAJA	2	BAJA	2
16	16:00-16:59	BAJA	4	BAJA	2	BAJA	2
17	17:00-17:59	BAJA	4	BAJA	2	BAJA	2
18	18:00-18:59	BAJA	4	BAJA	2	BAJA	2
19	19:00-19:59	BAJA	3	BAJA	2		
20	20:00-20:59	BAJA	3	BAJA	4		
21	21:00-21:59	BAJA	1				
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						

2. ESTABLÉZCASE, para la Unidad de Negocio UN5, la lista de pasadas programadas, quedando de la siguiente forma:

UN	Servicio	Sentido	Correlativo	Inter.Anterior	HPP	Inter.Posterior	Tipo de día
UN5	6	0	1	00:30:00	6:50:00	00:15:00	DL

UN	Servicio	Sentido	Correlativo	Inter.Anterior	HPP	Inter.Posterior	Tipo de día
UN5	6	0	1	00:30:00	7:20:00	00:30:00	DS
UN5	6	0	1	00:30:00	10:05:00	00:30:00	DF

3. ESTABLÉZCASE, para la Unidad de Negocio UN5, los puntos de control y sus atributos, quedando de la siguiente forma:

UN	Servicio	Sentido	N° PC	Longitud	Latitud	Distancia al origen	Seg.	ICR	IP	Pond. ICR	P. Urbano
UN5	6	0	1	-70,127696	- 20,292208	136,75	1	0	1	0	1
UN5	6	0	2	-70,129041	- 20,278470	1733,71	1	1	0	0,90	1
UN5	6	0	3	-70,127470	- 20,265147	3424,84	1	1	0	0,05	1
UN5	6	0	4	-70,132746	- 20,255029	4757,73	1	0	0	0	1
UN5	6	0	5	-70,139707	- 20,242838	6505,03	1	0	0	0	1
UN5	6	0	6	-70,139188	- 20,236381	7385,56	1	0	0	0	1
UN5	6	0	7	-70,1383	- 20,227265	8534,77	1	0	0	0	1
UN5	6	0	8	-70,145342	- 20,223524	9691,60	1	0	0	0	1
UN5	6	0	9	-70,148993	- 20,220118	10461,54	1	0	0	0	1
UN5	6	0	10	-70,151523	- 20,217872	10975,05	1	0	0	0	1
UN5	6	0	11	-70,138918	- 20,214570	12754,86	1	0	0	0	1
UN5	6	0	12	-70,135925	- 20,212610	13270,01	1	0	0	0	1
UN5	6	0	13	-70,130637	- 20,209565	14154,95	1	0	0	0	1
UN5	6	0	14	-70,136318	- 20,203411	15367,68	1	1	0	0,05	1
UN5	6	1	1	-70,135969	- 20,204964	104,68	1	1	0	0,90	1
UN5	6	1	2	-70,130638	- 20,209567	1168,13	1	1	0	0,05	1
UN5	6	1	3	-70,141714	- 20,213975	2826,66	1	0	0	0	1
UN5	6	1	4	-70,144933	- 20,213782	3163,84	1	0	0	0	1
UN5	6	1	5	-70,147262	- 20,215201	3568,97	1	0	0	0	1
UN5	6	1	6	-70,139072	- 20,216302	6096,31	1	0	0	0	1
UN5	6	1	7	-70,139254	- 20,218392	6328,47	1	0	0	0	1
UN5	6	1	8	-70,142271	- 20,222278	7060,68	1	0	0	0	1

UN	Servicio	Sentido	Nº PC	Longitud	Latitud	Distancia al origen	Seg.	ICR	IP	Pond. ICR	P. Urbano
UN5	6	1	9	-70,137294	- 20,227230	8141,58	1	0	0	0	1
UN5	6	1	10	-70,139185	- 20,236374	9187,27	1	0	0	0	1
UN5	6	1	11	-70,139705	- 20,242839	10068,87	1	0	0	0	1
UN5	6	1	12	-70,132763	- 20,254971	11809,27	1	0	0	0	1
UN5	6	1	13	-70,128416	- 20,268475	13824,27	1	0	0	0	1
UN5	6	1	14	-70,127696	- 20,292209	16663,04	1	1	0	0,05	1

4. Notifíquese Sociedad de Transportes Nueva Línea Seis Limitada.

ANÓTESE Y COMUNÍQUESE

Distribución:



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

408098

E182390/2021