

REEMPLAZA INSTRUCTIVO DE GESTIÓN DE BUSES EN PANNE, APROBADO MEDIANTE RESOLUCIÓN EXENTA N° 2626, DE 2021, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES.

VISTOS: Lo dispuesto en el Decreto con Fuerza de Ley N° 1-19.653 de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; los Decretos con Fuerza de Ley N° 343, de 1953 y N° 279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda, relativos a la organización, obligaciones y atribuciones de la Subsecretaría de Transportes; el Decreto Ley N° 557, de 1974, del Ministerio de Interior, que crea el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Ley N° 18.059, que asigna al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el carácter de organismo rector nacional de tránsito y le señala atribuciones; la Ley N° 18.696, que modifica artículo 6° de la Ley N° 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros; la Ley N° 20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros; el Instructivo Presidencial N° 1, de 2003, que crea el Comité de Ministros para el Transporte Urbano de la ciudad de Santiago, y sus posteriores modificaciones; las Resoluciones Exentas N°s 1144, 1145, 1146, 1147, 1148 y 1149, todas de 2022, conjuntas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda, que aprobaron los contratos de concesión derivados de la licitación N° LP CUV 001/2019; la Resolución Exenta N° 2626, de 2021, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; las Resoluciones N° 7 de 2019 y N° 14 de 2022, de la Contraloría General de la República, que fijan normas sobre exención del trámite de toma de razón; y en la demás normativa que resulte aplicable.

CONSIDERANDO:

1. Que, a través de Resolución N° 57, de 2019, emitida por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante, el Ministerio), se aprobaron las Bases de Licitación y sus anexos para la Concesión del Uso de las Vías de las Unidades de Servicios N°s 1, 2, 3, 4, 5 y 6, para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mediante Buses (en adelante, las bases de licitación o bases). Cabe hacer presente que el indicado acto administrativo fue tomado de razón, con alcance, por la Contraloría General de la República, el día 10 de diciembre de 2020.

2. Que, el pliego de condiciones regula la facultad del Ministerio para dictar diversos instructivos destinados a entregar directrices metodológicas dirigidas a la adecuada ejecución de los Contratos de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses (en adelante, los Contratos de Concesión), en distintas materias, disponiendo que aquellos deberán ser comunicados, a los interesados, a través de su debida publicación en el sitio web.

3. Que, en este sentido, el apartado C del Apéndice 10 de los referidos Contratos de Concesión, sobre "Buses en Panne", regulan la facultad del Ministerio de dictar un Instructivo de Gestión de Buses en Panne, en los siguientes términos:

"En el evento que un bus del Concesionario quede en panne producto de un incidente o falla mecánica, este deberá informar al Ministerio en el momento de ocurridos los hechos, detallando las causas aparentes del incidente, lugar, hora y las gestiones realizadas respecto de los usuarios. Adicionalmente, deberá informar cuánto demorará en retirar el bus del lugar correspondiente o la gestión a realizar. Cabe destacar que el

Ministerio podrá hacer uso de herramientas tecnológicas para la detección de buses en panne.

El Ministerio podrá dar instrucciones tanto al conductor como al personal en terreno, si este se encuentra cerca de los hechos, respecto de la gestión de los usuarios, así como de la información a entregar a estos.

Una vez retirado el bus y realizadas las gestiones pertinentes, el Concesionario deberá informar la hora de retiro del bus al CMB.

El Ministerio publicará un instructivo que definirá los tiempos máximos de retiro de los buses, los que dependerán de la criticidad del incidente (considerando lugar, zona y horario del panne), así como los criterios para considerar buses en panne mediante herramientas tecnológicas. El incumplimiento respecto de la entrega oportuna de información y del tiempo máximo de demora en el retiro de los buses podrá dar lugar a la aplicación de las sanciones estipuladas en el Apéndice N°7 del contrato de concesión”.

4. Que, en virtud de la prerrogativa aludida en el considerando precedente, por medio de Resolución Exenta N° 2626, de 2021, dictada por este Ministerio, se aprobó el “Instructivo de Gestión de Buses en Panne e Instructivo de Metodología para la Distribución de Transacciones en Zonas Pagas Mixtas, en el proceso “licitación pública para la concesión del uso de las vías de las unidades de servicios N°s 1, 2, 3, 4, 5 y 6, para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses”, aprobado mediante Resolución N° 57, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el Ministerio de Hacienda, N° LPCUV 001/2019”.

5. Que, la referida resolución fue debidamente notificada a los concesionarios de uso de vías y publicada en el sitio web www.dtpm.cl.

6. Que, en la ejecución de los servicios asociados a los contratos de concesión derivados del proceso licitatorio N° LP CUV N° 001/2019, la Gerencia de Operaciones y Mantenimiento de la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano ha advertido la necesidad de adecuar aquellas acciones, instrucciones o procedimientos ligados a la gestión de buses en panne -tras la reevaluación de las especificaciones allí consignadas-, con el objeto de atender a la realidad de los servicios de transporte público urbano de pasajeros. En este sentido, la totalidad de los aspectos previamente aludidos fueron comunicados a los concesionarios de vías, con fecha 12 de abril del año en curso, a fin de que éstos remitiesen sus observaciones, en virtud de lo establecido en el numeral 7 del instructivo aprobado mediante el resuelve 1 de la resolución indicada en el considerando 5 de este acto, cuyo tenor regula el procedimiento para su modificación.

7. Que, habiendo concluido el procedimiento antes indicado, corresponde que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones disponga los ajustes que resultan indispensables para la aplicación de los términos que se pretenden implementar.

8. Que, por todo lo expuesto y en el ejercicio de las facultades citadas en los considerandos anteriores, a través de la presente resolución se procederá a reemplazar el referido Instructivo de Gestión de Buses en Panne.

RESUELVO:

1. REEMPLÁZASE, en su totalidad, el Instructivo de Gestión de Buses en Panne, aprobado en el resuelve 1 de la Resolución Exenta N° 2626, de fecha 04 de agosto de 2021, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por los términos que a continuación se expresan:

INSTRUCTIVO DE GESTIÓN DE BUSES EN PANNE

Contenido

1. INTRODUCCIÓN	3
2. ANTECEDENTES.....	3
3. DEFINICIONES	3
4. PROCEDIMIENTO DE REPORTE DE UN EVENTO DEL TIPO PANNE Y GESTIONES PERTINENTES	4
4.1. Canales de comunicación del evento y contenido del reporte.....	4
4.2. Gestiones para el retiro del bus y gestiones relativas a las personas usuarias	6
4.3. Otras fuentes de información para alertar la ocurrencia de eventos del tipo panne....	6
5. REQUERIMIENTOS PARA LA GESTIÓN DE EVENTOS DEL TIPO PANNE	7
5.1. Disposición y uso de vehículos tipo grúa y bus de reemplazo.....	7
5.2. Evacuación del Bus	8
6. TIEMPO MÁXIMO DE RETIRO	8
7. MODIFICACIÓN DEL PRESENTE INSTRUCTIVO	8

1. INTRODUCCIÓN

El presente instructivo tiene por finalidad establecer las acciones, instrucciones y procedimientos que los Operadores de Buses (en adelante, e indistintamente, Operador u Operadores) deben seguir ante la ocurrencia de eventos del tipo panne.

Las acciones, instrucciones y procedimientos que se describen en este instructivo son aplicables a los Operadores de Buses que hayan suscrito contratos de concesión de uso de vías derivados de la licitación pública N° LPCUV 001/2019¹, o que se celebren en el futuro conforme al mismo modelo de operación -sin preferencias ni exclusividad de las vías- y a aquellos Operadores de Buses que presten servicios en conformidad a condiciones de operación que así lo establezcan².

2. ANTECEDENTES

El antecedente regulatorio para la creación del presente Instructivo de Gestión de Buses en Panne se encuentra en el apartado C del Apéndice N°10 del contrato de concesión de uso de vías³, que indica que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante “Ministerio” o “MTT”) publicará un instructivo que regulará los procedimientos que deberán seguir los Operadores ante un evento del tipo panne, y los tiempos máximos de retiro de los buses desde la vía pública.

3. DEFINICIONES

Según lo dispuesto en el apartado C del Apéndice N°10, un bus que se encuentra prestando servicios a pasajeros de acuerdo con el Programa de Operación vigente puede quedar “en panne”, esto es, detenido en ruta en la vía pública e imposibilitado de reanudar la marcha por sus propios medios, o en un cabezal que no corresponda a terminal y/o depósito de la unidad de servicios respectiva, producto de una falla mecánica del bus. Se considerará que existe panne cuando se registren detenciones superiores a 5 minutos en ruta; para los casos presentados en cabezales, se considerará un tiempo de detención que duplique el intervalo de despacho indicado en el PO vigente para el servicio respectivo.

Conforme a lo dispuesto en el Apéndice N°7 del contrato de concesión de uso de vías⁴, se entenderá por falla mecánica cualquier desperfecto, sea en el tren motriz, sistema de frenos, sistema de bloqueo de puertas, sistema eléctrico, neumáticos, y en general en cualquier elemento del bus cuya falla pueda producir la detención e imposibilidad de reanudar la marcha del bus por sus propios medios, ya sea que requiera de asistencia técnica o de una grúa.

¹ La Resolución N°57, de 2019, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda, aprobó las bases de licitación y sus anexos para la concesión del uso de las vías de las unidades de servicios N°s 1, 2, 3, 4, 5 y 6, para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, N° LPCUV 001/2019. En los contratos de concesión que se suscriban a partir de esta licitación, el uso de las vías se organiza en función del uso común y en iguales condiciones -sin preferencias, ni exclusividad- de las mismas.

² Las normas de este instructivo también podrán ser aplicables a otros Operadores de Buses mediante la regulación de condiciones específicas de operación.

³ Todas las referencias que se hagan en este instructivo a cláusulas, apéndices, apartados o subapartados se entenderán hechas a las cláusulas de los contratos de concesión de uso de vías derivados de la licitación pública N° LPCUV 001/2019, y a sus apéndices, apartados y subapartados.

⁴ Véase nota al pie N°3 del apartado B.1.3 del Apéndice N°7.

Producido el evento tipo panne, los Operadores deberán seguir los procedimientos y acciones que se establecen en este instructivo.

Si la detención no corresponde a un evento del tipo panne, será responsabilidad del Operador informar dicha circunstancia y presentar los antecedentes correspondientes. Ahora bien, si el bus se encuentra detenido por causas operacionales ajenas al Operador, este deberá informar de ello al Centro de Monitoreo de Buses (CMB) y acreditar los hechos pertinentes. Ejemplo de causas operacionales ajenas a la voluntad del Operador: controles de la autoridad, obstrucción de las vías por causa de accidentes, manifestaciones u otros eventos. Como medios de prueba y/o verificación, el Operador podrá utilizar cualquiera contemplado en la normativa vigente. Si el Operador no presenta estos antecedentes aclaratorios, el Ministerio podrá considerar que el bus detectado efectivamente se encuentra en panne por una falla mecánica, en cuyo caso se aplicarán las medidas establecidas en el contrato vigente.

4. PROCEDIMIENTO DE REPORTE DE UN EVENTO DEL TIPO PANNE Y GESTIONES PERTINENTES

En esta sección se define el procedimiento que deben seguir los Operadores de Buses para reportar la ocurrencia de un evento del tipo panne y las gestiones que deben realizar en dicho evento.

En esta sección también se presenta el procedimiento para el registro y validación de situaciones de detención de un bus que el CMB detecte a través de medios tecnológicos o informes de terceros, y que, dadas las características de la detención, puedan ser catalogadas como eventos tipo panne, en ausencia de una comunicación previa por parte del correspondiente COF.

4.1. Canales de comunicación del evento y contenido del reporte

El Operador, por intermedio de su COF, es el responsable de reportar al CMB la ocurrencia de eventos del tipo panne, según se indica a continuación:

- I. El primer aviso debe hacerse dentro del plazo de 15 minutos contados desde la ocurrencia de los hechos, esto es, desde el inicio de la detención, entregando todos los antecedentes que en ese momento estén en conocimiento del COF. Esta primera comunicación podrá ser vía llamado telefónico directo al CMB y/o mediante alguna modalidad de mensajería instantánea de texto a los números telefónicos que informe el CMB al COF para estos efectos.
- II. Posteriormente, y a más tardar dentro del plazo de 30 minutos contados desde el inicio de la detención, el Operador deberá informar mayores antecedentes al CMB mediante correo electrónico a la dirección cmb@dtpm.gob.cl. El correo electrónico que se envíe a CMB debe tener por Asunto: Panne Servicio "XXX", PPU "YYYYYY". La información que debe incluirse en el cuerpo del correo referido para reportar un evento del tipo panne, es la siguiente:
 - a. Datos del bus:
 - Unidad de Servicios
 - Servicio
 - Sentido
 - Placa patente única (PPU)
 - b. Lugar de los hechos:
 - Calle
 - Intersección
 - Comuna

- Orientación (sentido del tránsito)
- Georreferenciación
- c. Detalles del evento:
 - Fecha y hora
 - Causa de la panne (falla mecánica y elemento del bus que haya sufrido el desperfecto-motor, neumático, eléctrico, combustible, etc.-.)
 - Evaluación del impacto en la vía
 - Información sobre si está generando un bloqueo de vías
 - Información sobre si existe o existió amago de incendio
 - Estimación del número de pasajeros afectados
 - Imagen del evento (registro con fecha y hora)
- d. Gestiones respecto de las personas usuarias (según los indicado en el apartado 5.2 de este instructivo)
- e. Tiempo que demorará el retiro del bus del lugar correspondiente o descripción de la gestión a realizar
- f. Otras observaciones

III. Finalmente, el Operador deberá informar al CMB el horario de retiro definitivo del bus, junto con el detalle de las gestiones realizadas, mediante el envío de un correo electrónico a la dirección cmb@dtpm.gob.cl, con el mismo asunto señalado en el numeral II precedente.

Una vez que se haya enviado el reporte a que se refiere el numeral II. precedente, a través del correo pertinente, el evento será registrado por el CMB en una plataforma denominada Gestor de Alertas de Incidencias (GAI), para su seguimiento y posterior revisión. Cabe destacar que el CMB realizará un seguimiento con los sistemas tecnológicos disponibles u otras herramientas pertinentes, para determinar la hora específica de detención del bus⁵. Una vez ingresados los datos del evento en la referida plataforma, se generará un correo electrónico con los datos del mismo, y se enviará al COF respectivo, al CMB, al administrador de la unidad, Comunicaciones CMB, con copia a la UOCT y al Carabinero presente en el CMB.

La hora de inicio de la panne corresponderá a la hora en que el bus registra velocidad cero en un determinado punto; en tanto, se considerará como hora de finalización aquella en que el bus presente velocidad y se desplace sin inconvenientes (es decir, sin que se registre una nueva detención) y de forma efectiva a taller, terminal, cabezal u otro. Las detenciones posteriores y cercanas al punto inicial serán consideradas como parte del mismo incidente. La asistencia en ruta no habilitará para considerar resuelto el incidente; en caso de que el bus tenga que ser retirado mediante grúa, el traslado a una vía secundaria tampoco habilitará para considerar resuelto el incidente.

El Operador no podrá, bajo ningún término, desasignar del servicio el bus involucrado, teniendo éste que permanecer asignado hasta el momento de su retiro. La acción de desasignar el bus será considerada como una obstrucción a la detección y rol fiscalizador del CMB, lo que será puesto en conocimiento del Administrador de Contrato para efectos de analizar la procedencia de eventuales sanciones.

En el caso de aquellas detenciones que presenten problemas de GPS posteriores a la detección y notificación al CMB, el Operador deberá informar el horario en que fue retirado el bus, y

⁵ La información que se ingrese en esta herramienta será utilizada para la gestión y tratamiento de estos eventos, pero también será relevante para la aplicación de multas sobre la materia. Por lo anterior, será responsabilidad de cada Operador disponer la información solicitada en tiempo y forma, a fin de que esta pueda ser revisada y utilizada por el DTPM en los referidos procesos.

adjuntar la notificación de falla tecnológica enviada al Proveedor de Servicios Tecnológicos, y al Administrador del Contrato para eventuales acciones posteriores.

Cuando no haya aviso previo de parte del Operador, el CMB podrá identificar las panne conforme a lo dispuesto en el apartado 4.3 de este documento.

Cabe destacar que, el no informar el evento de panne en la forma señalada dará lugar a la aplicación de las multas reguladas en el Apéndice N°7 del contrato de concesión.

4.2. Gestiones para el retiro del bus y gestiones relativas a las personas usuarias

En el evento de que un bus quede en panne será responsabilidad del Operador –por intermedio de su respectivo COF– activar de inmediato un protocolo interno para resolver la situación que da origen al evento, pudiendo disponer para ello el uso de equipos de asistencia en ruta o, en los casos de mayor complejidad, traslado mediante vehículos grúa hacia una vía de menor tráfico y/o peligro o a un terminal o depósito del Operador, junto con adoptar todas las gestiones pertinentes para aminorar el impacto del evento en las personas usuarias.

Las gestiones realizadas y/o el tiempo que demorará retirar el bus de la vía pública deberán ser reportados al CMB conforme a lo dispuesto en la sección 4.1 precedente. Asimismo, una vez retirado el bus, el Operador deberá informar la hora de dicho retiro al CMB, junto con el detalle de las gestiones realizadas, mediante el envío de un correo electrónico a la dirección cmb@dtpm.gob.cl, con el mismo asunto señalado en la sección 4.1 precedente.

El reporte del evento panne y las gestiones realizadas por el respectivo Operador deberán ser registradas en el GAI por el CMB. En la plataforma referida, se evaluará la gestión realizada, y se incorporará una imagen de cierre, en formato bmp o jpg, que muestre la hora de retiro del bus del lugar, es decir, la primera transmisión una vez que comienza a moverse.

4.3. Otras fuentes de información para alertar la ocurrencia de eventos del tipo panne

El CMB podrá, mediante el uso de herramientas tecnológicas o por medio de información debidamente acreditada y/o validada por el Ministerio, establecer que determinados hechos constituyen eventos del tipo panne, en ausencia de una comunicación previa por parte del COF del Operador respectivo, lo que, en la medida que se perciba luego de transcurridos 15 o 30 minutos contados desde el inicio de la detención implicará las multas correspondientes para el respectivo Concesionario.

El DTPM también podrá utilizar los respaldos visuales que entregan las cámaras de la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT), información entregada por el Programa Nacional de Fiscalización del MTT (imágenes y videos), e información proveniente de otras entidades como Metro de Santiago, Concesionarios de Autopistas Urbanas e Infraestructura Pública, Carabineros de Chile y municipalidades, así como la información ingresada por personas usuarias del Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto (en adelante, “el Sistema”), en sus distintas plataformas y aplicaciones, siempre que esta cuente con antecedentes suficientes que permitan la verificación o seguimiento del evento (tales como imágenes o videos con fecha y hora).

También se podrá utilizar información de redes sociales o portales como medios de verificación de la ocurrencia de un evento del tipo panne, en la medida que correspondan a fuentes primarias de información, tales como medios de comunicación en sus distintas plataformas (diarios, canales de televisión, radios y portales informativos locales o comunitarios).

En estos casos, en cuanto el CMB tome conocimiento de los antecedentes solicitará al Operador información sobre la detención e instruirá al correspondiente COF, en los casos que corresponda, la activación del protocolo para el retiro del bus y la adopción de las gestiones pertinentes para aminorar el impacto del evento en las personas usuarias. El COF respectivo deberá enviar el correo electrónico a que se refiere el numeral II de la sección 4.1. de este documento, dentro de 15 minutos contados desde la respectiva notificación, ya sea descartando o informando los motivos preliminares de la panne.

Se considerarán como argumentos o circunstancias atendibles para efectos de descartar o desestimar un registro, la ocurrencia de otro incidente establecido y contenido en el Manual de Eventos Exógenos o en el PAC (siniestro, vandalismo, manifestación espontánea, bloqueo de tráfico, entre otros). La no respuesta por parte del Operador a la notificación efectuada supondrá el reconocimiento por parte de éste de la ocurrencia de la panne, de manera tal que para efectos posteriores no serán consideradas nuevas alegaciones que pretendan desvirtuar su ocurrencia en el marco de procedimientos de aplicación de multas e impugnaciones, salvo casos excepcionales en que se demuestre fehacientemente lo contrario, acompañando nuevos antecedentes.

En los casos en que el CMB haya advertido la ocurrencia de eventos del tipo panne sin previa comunicación del COF respectivo, se dejará registro de ello en el GAI y de las gestiones realizadas posteriormente y podrá cursar las multas pertinentes.

5. REQUERIMIENTOS PARA LA GESTIÓN DE EVENTOS DEL TIPO PANNE

La ocurrencia de eventos del tipo panne, para efectos del Operador, implica la ejecución de acciones tendientes a reducir el impacto que pueda producir en la circulación de otros vehículos en las vías, así como en el resguardo de la seguridad de las personas a bordo del bus al momento de registrarse el panne.

5.1. Disposición y uso de vehículos tipo grúa y bus de reemplazo

El Operador debe presentar al MTT un protocolo de retiro de buses en situación de panne que detalle el procedimiento del manejo de la grúa que se deberá utilizar según tipo de bus. El referido protocolo deberá especificar el tipo de grúa adecuado para el levante y traslado del bus, la o las zonas de anclaje o enganche de los vehículos para su correcto movimiento según sus especificaciones técnicas, las pautas que indiquen los respectivos proveedores o fabricantes, según corresponda, y todos aquellos aspectos que considere relevantes y pertinentes para la correcta ejecución de las maniobras de traslado mediante el uso de vehículos del tipo grúa.

El protocolo debe tratar de manera independiente las distintas tipologías y modelos de buses incluidos en la flota del Operador, atendidas las diferencias en cuanto a tecnología de propulsión, características de las diferentes marcas y modelos de chasis y carrocería, entre otros.

Este protocolo debe ser informado al MTT en la oportunidad que el MTT lo solicite. En caso de que el MTT considere la necesidad de complementar y/o corregir parte de lo informado, se le comunicará al Operador, quien tendrá un plazo de cinco (5) días hábiles para corregir y/o complementar lo informado por el MTT, según sea el caso.

En determinados casos, el CMB podrá instruir al Operador que envíe un bus de reemplazo al punto (calle y/o intersección) en donde ocurrió la panne.

5.2. Evacuación del Bus

En los eventos tipo panne, el personal de conducción del bus deberá informar la situación a los pasajeros y explicar el procedimiento de evacuación que han de seguir para resguardo y seguridad de todos los ocupantes. Este procedimiento deberá ser elaborado por el Operador, con la supervisión de un profesional del área de prevención de riesgos, y debe considerar todos los aspectos de seguridad vial y personal necesarios para el correcto manejo de este tipo de eventos.

El referido procedimiento, entre otros aspectos relativos al abandono seguro del vehículo en panne por parte de sus pasajeros, debe incluir el tratamiento de las situaciones que a continuación se indican:

- a. El bus presenta una falla grave y las personas están en inminente peligro (por ejemplo, fuego en el interior o exterior del bus, cualquiera sea su causa).
- b. No existe un peligro inminente, sin embargo, la detención en sí misma puede propiciar la ocurrencia de eventos de mayor complejidad, tales como choques por alcance o similares.
- c. Otras situaciones que involucren peligro para las personas usuarias y el personal de conducción, como la detención en vías principales o secundarias, en autopistas (con o sin berma), o detención en pistas con salida de usuarios a otra pista de circulación.

Este procedimiento debe ser informado al MTT en la oportunidad que el MTT lo solicite. En caso de que el MTT considere la necesidad de complementar y/o corregir parte de lo informado, se le comunicará al Operador, quien tendrá un plazo de cinco (5) días hábiles para corregir y/o complementar lo informado por el MTT, según sea el caso

6. TIEMPO MÁXIMO DE RETIRO

El tiempo máximo de retiro del bus de la vía pública o del cabezal, según corresponda, será de 2 horas contados desde el inicio de la detención del vehículo, de acuerdo a lo dispuesto en el presente instructivo.

Si el Operador no ha retirado el bus de la vía transcurrido el tiempo máximo definido, el Ministerio podrá aplicar las multas reguladas en el Apéndice N°7 del Contrato de Concesión, en particular, aquella definida para la conducta N°24 del apartado B.1.3 del Apéndice N°7.

7. MODIFICACIÓN DEL PRESENTE INSTRUCTIVO

El MTT podrá siempre que lo estime necesario, y con el fin de asegurar la continuidad y calidad de los servicios, modificar el Instructivo de Gestión de Buses en Panne, comunicando dicha modificación oportunamente al Operador.

Los Operadores podrán emitir observaciones a la modificación informada por el MTT. Para ello, deberán presentar sus observaciones por escrito dentro de los cinco (5) días siguientes a la comunicación señalada en el párrafo anterior, indicando los fundamentos de sus observaciones. El MTT podrá considerar las observaciones realizadas por los Operadores, y definirá las modificaciones al presente Instructivo, dentro de los cinco (5) días siguientes de recibidas las observaciones, o de vencido el plazo para presentarlas.

Cualquier cambio en este instructivo regirá para todos los Operadores de Buses a quienes sea aplicable.

2. DÉJASE CONSTANCIA que se mantienen íntegramente vigentes los términos y condiciones establecidas en el resuelvo N° 2 de la Resolución Exenta N° 2626, de fecha 04 de agosto de 2021, dictada por esta cartera de Estado.

3. NOTIFÍQUESE el presente acto administrativo a los concesionarios del proceso licitatorio N° LPCUV 001/2019, así como a otros interesados, mediante su publicación en el sitio web www.dtpm.gob.cl.

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE EN EL SITIO WEB www.dtpm.cl

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.

1088106

E76730/2024