



resolución(e) N° 613/2026

13 de julio de 2026

visto:

- La Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado;
- La Ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional y sus modificaciones;
- La Ley N° 21.796, de Presupuesto para el Sector Público año 2.026;
- La Ley N° 20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros y sus modificaciones;
- El Decreto Supremo N° 44, de fecha 26 de enero de 2.011, que aprueba el Reglamento del Artículo Cuarto Transitorio de la Ley N° 20.378, que regula el Programa Especial de Renovación de Buses, y sus modificaciones;
- La Resolución Exenta N° 2.331, de fecha 09 de agosto de 2.011, que establece fórmula para la determinación de la capacidad de pasajeros aplicable para la implementación del Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxibuses, modificada por la Resolución Exenta N° 3.738 de fecha 16 de diciembre de 2.011, ambas resoluciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
- La Resolución N° 07, de fecha 09 de enero de 2.025, de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda que aprobó el Presupuesto de Inversión Regional, Gobierno Regional Región de Coquimbo, año 2.025;
- La Resolución Exenta N° 997, de fecha 07 de agosto de 2.015, que regulariza la ejecución del Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Gobierno Regional de Coquimbo;
- La Resolución Exenta N° 1019, de fecha 05 de diciembre de 2.016, que modifica el Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Gobierno Regional de Coquimbo;
- Acuerdo N° 15.667, de fecha 16 de diciembre de 2.025, del Consejo Regional de Coquimbo, que aprueba un marco y distribución del presupuesto de inversión para el año 2.026, correspondiente al subtítulo 24, letra a) del artículo cuarto transitorio ley 20.378;
- La Resolución Exenta N° 741, de fecha 12 de febrero de 2.026, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece para el año 2.026 montos del valor de compra del Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxibuses;
- La Resolución Exenta N° 172, de fecha 17 de enero de 2.018, modificada por Resolución Exenta N° 2.371, de fecha 19 de julio de 2.021, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece características que indica para vehículos entrantes de conformidad a lo dispuesto en el artículo 7° del D.S. N° 44, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
- La Resolución Exenta N° 2.487, de fecha 27 de julio de 2.021, que establece la información mínima que deberá contener el Informe de Proyecto Postulación vehículos eléctricos (IPVE), que debe presentar la Unión Temporal de Postulantes, al momento de la postulación, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 3°, letra n), del Decreto Supremo N° 44, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;

- La Resolución Exenta N° 2.702, de fecha 10 de agosto de 2.021, modificada por la Resolución Exenta N° 4.629 de fecha 20 de noviembre de 2.023, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece la cantidad mínima de vehículos que deben integrar la Unión Temporal de Postulantes, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 3°, letra m), del Decreto Supremo n° 44, de 2011, del Ministerio Transportes y Telecomunicaciones;
- La Resolución Exenta N° 2.778, de fecha 16 de agosto de 2.021, que establece requerimientos para los sistemas de localización automática de vehículos, GPS o similar, para vehículos entrantes, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 5°, letra f) del Decreto Supremo N° 44, de 2011, del Ministerio Transportes y Telecomunicaciones;
- La Resolución Exenta N° 3.149, de fecha 03 de septiembre de 2.021, modificada mediante Resolución Exenta N° 4.582, de fecha 14 de diciembre de 2.021, y, Resolución Exenta N° 2.475, de fecha 24 de mayo de 2.022, que establece las características que debe cumplir el vehículo entrante para recibir el incentivo bus estándar red determinado en el artículo 7°, del decreto supremo N° 44, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
- La Resolución Exenta N° 567, de fecha 19 de junio de 2.026, del Gobierno Regional de Coquimbo, que aprobó las Bases de la Convocatoria para la Presentación de Postulaciones al Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses, y Taxibuses Región Coquimbo año 2026
- La Resolución N° 36/ 2.024 de la Contraloría General de la República;
- La personería de don CRISTÓBAL JULIÁ DE LA VEGA, para representar al Gobierno Regional de Coquimbo, consta en la sentencia que califica el escrutinio general con los resultados de la segunda votación para elegir Gobernadores Regionales, y en el acta de proclamación, ambos del Tribunal Calificador de Elecciones de fecha 13 de diciembre de 2024.

teniendo presente:

- El oficio N° 20058/2026 DTPR, de fecha 26 de junio de 2026, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región de Coquimbo, a través del cual se remite actualización del Anexo N° 10, el cual es parte del proceso de postulación para la renovación por buses eléctricos en el marco de la Convocatoria al Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses, y Taxibuses Región Coquimbo año 2026;
- El memorándum electrónico N° 996, de fecha 01 de julio de 2.026, de la División de Infraestructura y Transporte, a través del cual se solicita la elaboración de la Resolución que aprueba Modificación de las bases de Postulación al referido Programa año 2026, Región de Coquimbo para, se dicta la siguiente:

RESUELVO:

1. **MODIFÍQUENSE, las BASES DE CONVOCATORIA PARA LA PRESENTACIÓN DE POSTULACIONES AL PROGRAMA ESPECIAL DE RENOVACIÓN DE BUSES, MINIBUSES, TROLEBUSES Y TAXIBUSES REGIÓN DE COQUIMBO REGIÓN DE COQUIMBO AÑO 2026;** en el siguiente sentido:

Sustitúyase el ANEXO N° 10 REQUISITOS PARA LA INSTALACIÓN DE CARGADORES ELÉCTRICOS Y EJECUCIÓN DE NUEVA INFRAESTRUCTURA DE CARGA PARA BUSES ELÉCTRICOS Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxibuses Región de Coquimbo, año 2026, por el siguiente:

ANEXO N° 10

REQUISITOS PARA LA INSTALACIÓN DE CARGADORES ELÉCTRICOS Y EJECUCIÓN DE NUEVA INFRAESTRUCTURA DE CARGA PARA BUSES ELÉCTRICOS

Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxibuses Región de Coquimbo, año 2026

El presente Anexo establece los requisitos que deben cumplir un electro terminal o un centro de carga para postulaciones que presenten vehículos entrantes eléctricos.

I. DEFINICIONES

Para efectos del presente Anexo, las siguientes definiciones establecen el alcance de los conceptos utilizados en los requisitos técnicos, urbanísticos y operacionales que se indican a continuación.

1. Electroterminal

Es una Infraestructura de Transporte que corresponde a un terminal de servicios de locomoción colectiva urbana según la definición del artículo 1.1.2 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, que señala que es un “inmueble destinado para la llegada y salida controlada de vehículos de locomoción colectiva urbana y que puede ser de distinto tipo según las funciones que cumpla, de conformidad con las normas que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, además de lo señalado en el artículo 2.1.29 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones y que cuenta con elementos para la carga y espacios para el almacenamiento de buses exclusivamente eléctricos”.

Esta **infraestructura**, deberá cumplir estrictamente con lo señalado en el presente anexo como requisitos mínimos del programa de arquitectura y funcionamiento. Un Electro Terminal no considera una cantidad ni mínima ni máxima de unidades de buses en su operación. Para todos los efectos debe regirse por todo lo contenido en el capítulo

13 de la OGUC en particular lo señalado en los artículos 4.13.1 a 4.13.12 inclusive.

Para la instalación de esta infraestructura, el uso de suelo definido por la ordenanza local debe permitir el uso de Infraestructura de Transporte.

2. Centro de Carga

Es un equipamiento según la definición del artículo, 1.1.2 de la OGUC que establece: “construcciones destinadas a complementar las funciones básicas de habitar, producir y circular, cualquiera sea su clase o escala”, además de lo señalado en el artículo 2.1.27 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

Este **equipamiento** cuenta con elementos para la carga y espacios para el almacenamiento de buses exclusivamente eléctricos. Asimismo, se precisa que, de acuerdo a la **DDU N°432**, “un Centro de Carga para vehículos eléctricos, en particular para buses eléctricos que son parte del Sistema de

Transporte Público, estaría comprendido dentro del tipo de usos de suelo Equipamiento a que se refieren los artículos 2.1.27. y 2.1.33. de la OGUC, específicamente a la clase Comercio, asimilable a las Estaciones o Centros de servicio automotor”.

Este equipamiento, deberá cumplir estrictamente con lo señalado en el presente anexo como requisitos mínimos del programa de arquitectura y funcionamiento. Los Centros de Carga no consideran una cantidad mínima de buses, pero sí consideran una máxima de 50 unidades inclusive, como se indica en la DDU 432 (umbral de 50 buses). Para la instalación de este **equipamiento** llamado “Centro de Carga” le es aplicable lo contenido en el capítulo 11 de la OGUC, en particular lo señalado en los artículos 4.11.1 a 4.11.9 inclusive, sobre centros de servicio automotor.

Para la instalación de este equipamiento, el uso de suelo permitido por la ordenanza local debe ser uso de suelo equipamiento, clase Comercio, estaciones de servicio automotor.

3. Terminal mixto o “Híbrido”

Si hay una preexistencia, esto es si existe un terminal de buses para el transporte público en funciones, entendido como una Infraestructura de Transportes según lo establecido en el artículo 2.1.29 de la OGUC con Resolución que aprueba funcionamiento, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que esté vigente y se requiere instalar un Centro de Carga, dentro de este mismo recinto en funcionamiento, con uso de suelo de Infraestructura de Transporte, deberá cumplir con la Ordenanza local y general, en particular el capítulo 13 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, además de lo exigido en este anexo.

Debe planificarse una operación segregada de patio de buses eléctricos con sus cargadores, respecto de la operación de buses diésel. Si se mantienen Oficinas, servicios, taller mecánico y zona de lavado, se debe demostrar mediante un plan el uso de estas instalaciones respecto de los buses eléctricos, verificando las condiciones de seguridad y confort de los operarios, segregación de flujos, aislación de salas eléctricas, etc., según lo contenido en el presente anexo.

Los terminales de buses mixtos son de dos tipos:

1) Terminal existente donde se Aumenta la Flota

- a) Deben examinar si se requiere un nuevo permiso o autorización del MTT, en particular:
 - Si conserva el uso de suelo Infraestructura de Transportes y, si son menos de 50 buses, si es permitido o cuenta con el uso de suelo Equipamiento clase comercio.
 - Expropiaciones.
 - Afectaciones.
 - Edificaciones o instalaciones sin permiso o que no cumplan con normativa vigente.
 - b) Comprobar cumplimiento de Capítulo 13 de la OGUC en particular:
 - Categoría del terminal.
 - Vía de acceso.
 - Área verde y cierre.
 - Actividades complementarias.
 - Infraestructura física.

- c) Cumplir con los estándares necesarios indicados por organismo respectivo para la provisión eléctrica.
- d) Cuando el IPVE considere la instalación de hasta tres (3) cargadores eléctricos con capacidad de servicio para hasta quince (15) buses, deberá darse cumplimiento a los requisitos establecidos para la **"Infraestructura de Estándar Menor"** señalados en el punto 6 del presente Anexo. Para estos efectos, se exigirá uso de suelo compatible, planimetría detallada firmada por un arquitecto competente, identificación de las zonas y tipos de pavimentos considerados, incluyendo a lo menos las áreas de acceso de los buses desde el espacio público y las zonas de carga, además de los permisos y autorizaciones que correspondan ante la Dirección de Obras Municipales (DOM) respectiva.
- e) Cuando el IPVE considere entre cuatro (4) y hasta diez (10) cargadores eléctricos, pudiendo alcanzar hasta doce (12) cargadores eléctricos en función de la estrategia operacional y plan de carga presentado, con capacidad de servicio para entre dieciseis (16) y cincuenta (50) buses, presentados por una o más UTP en un mismo predio o terreno (igual rol), deberá darse cumplimiento a los requisitos establecidos para la **"Infraestructura de Estándar Medio"** señalados en el punto 7 del presente Anexo. Lo anterior, en función de incorporar de manera proporcional a la escala de la operación, los criterios contenidos en el Capítulo II, denominado "Criterios y Consideraciones de Diseño para Centros de Carga Estándar RED".
- f) Cuando el IPVE considere más de doce (12) cargadores eléctricos, con capacidad de servicio superior a cincuenta (50) buses, presentados por una o más UTP en un mismo predio o terreno (igual rol), deberá darse cumplimiento a los requisitos establecidos para la **"Infraestructura de Estándar RED"** señalados en el punto 8 del presente Anexo, así como a la totalidad de los criterios contenidos en el Capítulo II, denominado "Criterios y Consideraciones de Diseño para Centros de Carga Estándar RED".

2) Terminal existente donde se "Mantiene" o "Reduce" la flota

- a) Deben examinar si se requiere un nuevo permiso o autorización del MTT, en particular:
- Si conserva el uso de suelo Infraestructura de Transportes y, si son menos de 50 buses, si es permitido o cuenta con el uso de suelo Equipamiento clase comercio.
 - Expropiaciones.
 - Afectaciones.
 - Edificaciones o instalaciones sin permiso o que no cumplan con normativa vigente.
- b) Cumplir con los estándares necesarios indicados por organismo respectivo para la provisión eléctrica.
- c) Cuando el IPVE considere la instalación de hasta tres (3) cargadores eléctricos con capacidad de servicio para hasta quince (15) buses, deberá darse cumplimiento a los requisitos establecidos para la **"Infraestructura de Estándar Menor"** señalados en el punto 6 del presente Anexo. Para estos efectos, se exigirá uso de suelo compatible, planimetría detallada firmada por un arquitecto competente, identificación de las zonas y tipos de pavimentos considerados, incluyendo a lo menos las áreas de acceso de los buses desde el espacio público y las zonas de carga, además de los permisos y autorizaciones que correspondan ante la Dirección de Obras Municipales (DOM) respectiva.
- d) Cuando el IPVE considere entre cuatro (4) y hasta diez (10) cargadores eléctricos, pudiendo alcanzar hasta doce (12) cargadores eléctricos en función de la estrategia operacional y plan de carga presentado, con capacidad de servicio para entre dieciseis (16) y cincuenta (50) buses, presentados por una o más UTP en un mismo predio o terreno (igual rol), deberá darse cumplimiento a los requisitos establecidos para la **"Infraestructura de Estándar**

Medio" señalados en el punto 7 del presente Anexo. Lo anterior, en función de incorporar de manera proporcional a la escala de la operación, los criterios contenidos en el Capítulo II, denominado "Criterios y Consideraciones de Diseño para Centros de Carga Estándar RED".

e) Cuando el IPVE considere más de doce (12) cargadores eléctricos, con capacidad de servicio superior a cincuenta (50) buses, presentados por una o más UTP en un mismo predio o terreno (igual rol), deberá darse cumplimiento a los requisitos establecidos para la "Infraestructura de Estándar RED" señalados en el punto 8 del presente Anexo, así como a la totalidad de los criterios contenidos en el Capítulo II, denominado "Criterios y Consideraciones de Diseño para Centros de Carga Estándar RED".

4. Permiso de edificación

Para efectos de la instalación de infraestructura de carga para buses eléctricos, deberán observarse las disposiciones sobre permisos de edificación establecidas en la normativa urbanística vigente y en las instrucciones emitidas por los organismos competentes.

1) En Instalaciones sin cubierta o con cubiertas soportadas por un pilar único, no requieren de permiso de edificación por no significar superficie construida, conforme al artículo 5.1.11 de la OGUC y la DDU 110 MINVU del 14 de agosto de 2002.

Además de acuerdo al artículo 5.1.2, numeral 5, no requerirán de permiso de obra, las "Instalaciones interiores adicionales a las reglamentariamente requeridas, sin perjuicio del cumplimiento de las normas técnicas que en cada caso correspondan, tales como: instalaciones de computación, telefonía, música, iluminación decorativa, aire acondicionado, alarmas, controles de video, y otras."

Adicionalmente, según señala el ORD. 529 MINVU, de 15 de diciembre de 2022, en el caso que dichas instalaciones de infraestructura de carga correspondan "a obras de Infraestructura de Transporte que ejecuta el Estado, y que se costean a través de las cuotas de Infraestructura de Carga" (seg. Numeral 1, inciso primero del ORD.529 MINVU), o se ejecute por administración delegada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, así como también "cuando este lo hace mediante cualquiera de las restantes modalidades que las disposiciones legales vigentes contemplan para la ejecución de obras públicas, como podría ser entre otras, a través del sistema de concesiones." (Seg. Numeral 4 letra c, inciso primero del ORD.529 MINVU), "no requerirán el permiso de obras de la Dirección de Obras Municipales por serles aplicable lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 116 de la LGUC, sin perjuicio que, tal como se ha expresado, ello no los exime del cumplimiento del resto de la normativa que le es aplicable." (seg. Numeral 4 letra e, inciso primero del ORD.529 MINVU).

Cabe señalar que, sobre la facultad del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se establece en el numeral 4, la letra d, inciso primero, del ORD. 529 MINVU del 15 de diciembre de 2022 que, este "podrá adquirir , instalar , administrar arrendar y operar los terminales de buses e intermodales que se requieran para la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros y sus servicios complementarios" Y concluye en el numeral 4, letra f, inciso primero, que las "obras de Infraestructura de carga" al interior de terminales ya construidos (ya sea que hayan sido recibidos por las respectivas Municipalidades o se haya eximido del permiso y recepción), cabe señalar que a tales obras también les sería aplicable el

artículo 116 inciso cuarto de la LGUC , en tanto constituyan parte de las obras que ejecute el estado.”

En consecuencia y por lo antes señalado, quedarían eximidos de obtener permisos de obras, las instalaciones sin cubierta o con cubiertas soportadas por un pilar único, al interior de terminales de buses existentes, sin embargo, deben cumplir con toda la normativa vigente, en particular lo contenido en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones y la normativa local.

2) En instalaciones con cubiertas soportadas por más de un pilar requieren de permiso de obras. Con la excepción, de instalaciones que cumplen con toda la normativa General y Local y en conformidad con lo que disponga el Supervisor de obras, las que podrán acogerse al artículo 116, de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, o a la DDU 542 del 24 de abril de 2026, u otra.

5. Supervisor de Obras y Contraparte Técnica

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, nombrará a un Supervisor de Obras y una Contraparte Técnica del proyecto, quienes autorizaran el funcionamiento del proyecto, incluyendo los cargadores previa ejecución de dos actos que se definen a continuación:

1) La Contraparte Técnica y el Supervisor de Obras harán toma de conocimiento y aprobación del proyecto eléctrico, como del proyecto de arquitectura que entregará la Unión Temporal de Postulantes a través del Informe de Proyecto de postulación para Vehículos Eléctricos (IPVE).

2) La Contraparte Técnica y el Supervisor de Obras aprobará el funcionamiento de los cargadores previa verificación en obra de su funcionamiento, mediante un acta de cierre de obras.

6. Infraestructura de Estándar Menor

Cuando se trate de instalaciones de hasta tres (3) cargadores eléctricos, con capacidad de servicio para hasta quince (15) buses, presentadas por una o más Uniones Temporales de Postulantes (UTP) en un mismo predio o terreno (igual rol), deberán cumplirse los requisitos establecidos en los numerales siguientes:

1) Debe presentar planos de arquitectura detallados y firmados por arquitecto responsable, contar con uso de suelo Equipamiento clase comercio o Infraestructura de transporte de acuerdo a la DDU 432/2020 y cumplir con los permisos que indique la DOM respectiva y/o aplicar la DDU 542/2026.

2) Debe cumplir en forma homóloga lo contenido en el artículo 4.13.6 de la OGUC, referido a la categorización de terminal por superficie neta y en consecuencia el tipo de vía que debe enfrentar el terminal.

3) Debe cumplir en forma homóloga lo contenido en el artículo 4.13.7 de la OGUC, referido a Infraestructura física en m² para atención a choferes y personal.

4) Debe pavimentar al menos zona de acceso de buses y zona de carga, además de proveer el resto de las zonas con estabilizado o similar y solución de drenaje de aguas lluvias al interior del terreno.

7. Infraestructura de Estándar Medio

Cuando se trate de instalaciones que contemplen entre cuatro (4) y hasta diez (10) cargadores eléctricos, o doce 12 cargadores eléctricos previa presentación de plan de carga de los buses aprobada por el Supervisor de Obras y la Contraparte técnica del MTT, con capacidad de servicio para entre dieciseis (16) y cincuenta (50) buses, presentadas por una o más Uniones Temporales de Postulantes (UTP) en un mismo predio o terreno (igual rol), deberá darse cumplimiento a un Estándar Medio de diseño, incorporando, de manera proporcional a la escala de la operación, los criterios contenidos en el Capítulo II, denominado "Criterios y Consideraciones de Diseño para Centros de Carga Estándar RED", debiendo cumplirse, como mínimo, los siguientes requisitos:

- 1) Lo señalado en el numeral 1.1, relativo a la identificación del terreno, indicando ubicación, dimensiones, tipo de suelo, detalle de las edificaciones y plano del inmueble en cuestión.
- 2) Lo señalado en el numeral 1.6, relativo a la presentación de un plan de segregación para la operación y las instalaciones para choferes y mecánicos, cuando corresponda
- 3) Lo señalado en el numeral 2.3, relativo a la disponibilidad de servicios higiénicos separados para hombres y mujeres para conductores y operarios.
- 4) Lo señalado en el numeral 2.4, respecto del resguardo climático para operadores en los espacios de carga.
- 5) Lo señalado en el numeral 2.5, relativo al emplazamiento adecuado de las instalaciones, asegurando espacio suficiente para maniobra, circulación y operación segura de los buses.
- 6) Lo señalado en el numeral 3.3, relativo a la seguridad, aislamiento y protección de las salas eléctricas.
- 7) Lo señalado en el numeral 3.4, respecto de la segregación de la operación entre circulación peatonal y vehicular, y, en caso de terminales mixtos, entre operación eléctrica y diésel.
- 8) Lo señalado en el numeral 3.5, relativo a las condiciones mínimas de seguridad del andén o zona de carga, incluyendo iluminación y protección para operarios.
- 9) Lo señalado en el numeral 3.12, respecto de la disponibilidad de servicios higiénicos para el personal, pudiendo utilizarse instalaciones existentes cuando corresponda.
- 10) Lo señalado en el numeral 3.14, relativo a la correcta demarcación, seguridad y dimensionamiento básico del patio de carga y maniobras.
- 11) Debe presentar planos detallados de arquitectura, firmados por arquitecto responsable, contar con uso de suelo Equipamiento clase comercio o Infraestructura de transporte de acuerdo a la DDU 432/2020 y cumplir con los permisos que indique la DOM respectiva y/o aplicar la DDU 542/2026.
- 12) Debe cumplir en forma homóloga lo contenido en el artículo 4.13.6 de la OGUC, referido a la categorización de terminal por superficie neta y en consecuencia el tipo de vía que debe enfrentar el terminal.
- 13) Debe cumplir en forma homóloga lo contenido en el artículo 4.13.7 de la OGUC, referido a Infraestructura física expresado en m² para atención a choferes y personal y actividades complementarias, considerando al menos zona de lavado y mantención.
- 14) Debe en los planos señalar las zonas y tipos de pavimentos empleadas (hormigón, asfalto o similar) con pintura de suelos para calzos y señaléticas de seguridad, la que debe al menos incorporar las zonas de acceso de los buses desde el espacio público, las zonas de carga y zona de circulación de buses desde el ingreso de los buses hasta la zona de carga-

patio de maniobras, además de proveer el resto de las zonas con estabilizado o similar y solución de drenaje de aguas lluvias al interior del terreno.

8. Infraestructura Estándar RED

Las instalaciones que contemplen once (11) o más cargadores eléctricos, con capacidad de servicio superior a cincuenta (50) buses, presentadas por una o más Uniones Temporales de Postulantes (UTP) en un mismo predio o terreno (igual rol), deberán dar cumplimiento a los requisitos establecidos para la Infraestructura de Estándar RED, considerando la totalidad de los criterios contenidos en el Capítulo II, denominado “Criterios y Consideraciones de Diseño para Centros de Carga Estándar RED”.

II. CRITERIOS Y CONSIDERACIONES DE DISEÑO PARA TERMINALES Y/O CENTROS DE CARGA ESTÁNDAR RED

En los puntos siguientes se definen los alcances mínimos del proyecto para que la Unión Temporal de Postulantes pueda elaborar y desarrollar el Electro terminal o Centro de Carga, considerando un diseño de Arquitectura, Ingeniería y Especialidades concurrentes acorde a los requerimientos del servicio a entregar y los estándares RED.

1. Identificación

La Unión Temporal de postulantes debe presentar la siguiente documentación como referencia del terreno:

- 1) Se debe proporcionar la identificación del terreno donde se planea establecer el electro terminal y/o centro de carga, donde se debe detallar al menos la ubicación, dimensiones, tipo de suelo, detalle de las edificaciones (en caso de tener) y el plano del terreno.
- 2) Si el oferente es propietario del terreno, se requiere la inclusión del Certificado de Dominio Vigente actualizado de cada propiedad, emitido en los últimos 90 días antes de la fecha de presentación de las ofertas
- 3) En caso de que el oferente no sea propietario del terreno, se debe presentar una carta de aceptación y compromiso por parte del propietario, que dé cuenta que está de acuerdo con el uso que se le dará al terreno, firmado por el propietario y notariado.
- 4) Si el terreno en el que se planea desarrollar el electro terminal y/o centro de carga se encuentra actualmente en arriendo, se debe adjuntar una copia del contrato de arrendamiento respectivo, además de una carta de aceptación y compromiso, firmada por el respectivo arrendatario y además por el propietario del terreno. Esta, al igual que el caso anterior, debe estar ante notario.
- 5) En el caso de que el terreno esté sujeto a una promesa de compraventa, se debe presentar una copia autorizada de dicho documento, los cuales deben contar con la firma del propietario del terreno que se ofrece en la oferta y debidamente notariado.
- 6) En caso de presentar un Centro de Carga para instalarse en el interior de un predio que se encuentre en funcionamiento, debe presentar un plan de segregación para la operación y las instalaciones para los choferes y mecánicos, y dar cumplimiento a la ordenanza local y la OGUC.

2. Criterios y consideraciones generales de diseños para centros de carga y electro terminales

El diseño de los centros de carga deberá considerar criterios de seguridad, operatividad, accesibilidad y eficiencia, de manera de garantizar el adecuado funcionamiento de la infraestructura y el cumplimiento de las exigencias técnicas asociadas a la operación de buses eléctricos.

1) Imagen

Uso de la transparencia en cierres y diseño, referidos a proporción entre cierres y vanos de al menos un 40% para apertura de vanos. Así mismo, el uso de color corporativo del sistema correspondiente en fachadas. Se debe incorporar un letrero en la fachada principal con la leyenda Red Regional de Movilidad de acuerdo a las medidas y proporciones descritas en las EETT referenciales y debe contar con la aprobación del MTT.

2) Accesibilidad universal

La propuesta arquitectónica debe considerar los conceptos de accesibilidad universal tanto en los accesos al recinto como en los recorridos al interior del predio y las edificaciones. Las propuestas deben considerar una ruta accesible a cualquier recinto del edificio, para lo cual se deben disponer rampas con las pendiente normativas correspondientes, pavimentos antideslizantes, barandas y pasamanos, anchos de puertas y pasillos y servicios higiénicos que aseguran la accesibilidad universal y den cumplimiento a lo establecido en el DS N°50 del MINVU.

3) Resguardo de operadores en espacios de carga

El diseño debe incorporar como mínimo en los exteriores dónde se realizará la operación de carga, espacios cubiertos que permitan la protección de los electro-bomberos a las condiciones climáticas correspondientes a la zona donde se emplaza el edificio (lluvias, vientos, nieve, sol, etc.).

4) Emplazamiento

Las edificaciones se deben emplazar de forma coherente con la topografía, el asoleamiento, vientos, y otros condicionantes del entorno. Debe considerar una relación armónica con su contexto inmediato, así como también responder a las restricciones normativas y/o físicas del terreno; conjugando esto con la implementación de los espacios suficientes que permitan la correcta operación de los buses para las maniobras de carga y depósito. No se admitirán proyectos que no cumplan con las condicionantes normativas en relación al emplazamiento de las edificaciones y que no den cuenta de las maniobras mínimas para la operación de los buses en su acceso y al interior del predio.

5) Sustentabilidad y entorno

Se incentiva el uso de materiales locales, priorización de fuentes de energía solares, eléctricas, eólicas u otras fuentes de baja emisión. La incorporación de eficiencia energética, la implementación de áreas verdes y pavimentos drenantes, la reutilización de aguas y la captación de aguas lluvias y el diseño con sistemas pasivos de climatización. Así mismo, son de relevancia las medidas que aporten al entorno cercano a la infraestructura de carga, ya sea con la implementación de iluminación, áreas verdes, mejoramiento de aceras y/o calzadas y el mobiliario urbano.

3. Programa de Arquitectura y su funcionamiento

El diseño de la infraestructura deberá considerar una distribución adecuada de los espacios y recintos necesarios para la operación, mantención y carga de los buses eléctricos, resguardando condiciones de seguridad, funcionalidad y eficiencia operacional.

1) Diseño

El diseño del proyecto debe responder a la normativa general y local vigente, y de forma adecuada a la morfología y condicionantes urbanísticas del terreno de emplazamiento, así como a la operación actual y proyectada del Centro de Carga y su entorno.

El entorno debe ser incorporado como criterio para el diseño del edificio, considerando el desarrollo de volúmenes armónicos con su contexto urbano. A su vez, el proyecto deberá atender las condicionantes culturales y sociales locales a fin de adecuarse al uso y características de ocupación.

Se sugiere que el proyecto considere criterios de eficiencia energética y ambiental. Los materiales y dispositivos deberán ser resistentes al uso intensivo al que se somete este tipo de infraestructura.

El programa de arquitectura que proponga la Unión Temporal de Postulantes, deberá considerar al menos todos los espacios y áreas respectivas definidas en el presente documento, para cada caso. Durante el desarrollo del proyecto definitivo las partes pueden solicitar ajustes al programa inicial, los cuales deben estar justificados y deben ser aprobados por el Supervisor de Obras.

Los volúmenes propuestos deben ser capaces de albergar las áreas administrativas, técnicas y áreas de descanso y servicios para los conductores, de acuerdo a los criterios de diseño descritos en el presente documento. Separados de este edificio principal, dentro del patio de carga se ubicarán los volúmenes menores que albergan las actividades de reparación y mantención de los buses.

El proyecto de arquitectura y proyectos de especialidades deben contener todos los planos, especificaciones técnicas, presupuesto, memorias y otros documentos necesarios para su correcta ejecución.

Durante la fase de diseño, construcción y operación, se deben realizar todos los requerimientos definidos en la normativa aplicable que rigen este tipo de construcciones, así como gestionar oportunamente documentación, permisos y otras certificaciones necesarias para su correcta operación.

Será menester de la Unión Temporal de Postulantes, presentar los proyectos definitivos a construir, los cuales deberán dar conformidad a los términos indicados en el presente documento, y contar con la aprobación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, expresada por el Supervisor de Obras, quien verificará lo contenido en el presente anexo en dos etapas en el caso de los terminales mixtos o "híbridos": la primera, previo al inicio de obras en terreno y la final previa al inicio de las operaciones. El cumplimiento correcto de los siguientes hitos se verificará mediante inspección visual y certificaciones de lo siguiente:

ETAPA 1: Revisión de Proyecto y certificaciones

- Condiciones de la Propiedad.
- Revisión de las instalaciones y condiciones urbanísticas (CIP, estado de pavimentos, accesos, instalaciones existentes etc.).
- Proyecto de arquitectura y especialidades.
- Permisos de obras necesarios.
- Factibilidades eléctricas, sanitarias y otras.
- Si el Supervisor de obras lo considera necesario, topografía y mecánica de suelos.

ETAPA 2: Revisión Final

- Empalme eléctrico y certificaciones.
- Empalme sanitarios y certificaciones.
- Instalación de cargadores y certificaciones.
- Finalización de obras exteriores y certificaciones.
- Finalización de obras.
- Estándar RED
- Cumplimiento y contenido de Carpeta con proyecto de arquitectura, especialidades y certificaciones para ingresar a la DOM respectiva.

2) Materialidad

Se deben considerar productos nuevos y de primera calidad y/o selección, debiendo su provisión e instalación registrarse principalmente según las necesidades del proyecto, por las instrucciones y recomendaciones del fabricante, representante o importador para cada caso, y todas las normas aplicables para una correcta ejecución.

Como criterio general de la materialidad, la Unión Temporal de Postulantes deberá especificar materiales y sistemas que consideren parámetros de eficiencia en cuanto a costo y mantención, junto con un aspecto atractivo y discreto debiendo privilegiarse productos durables, de menores requerimientos de mantención y de soporte para su reposición en el futuro.

Los equipos que se especifiquen, tales como grupos electrógenos, motores, transformadores, cargadores etc., deberán tener representante y servicio técnico a nivel nacional.

3) Aislación climática y eléctrica de las salas eléctricas

Las Salas de Máquinas eléctricas deben tener acceso restringido e independiente. Deben contar con aislamiento climático y eléctrico, que permita el correcto funcionamiento de las maquinarias. Se deben emplear materiales aislantes que disminuyan riesgo de electrocución, incendio o inundación y deben contar con ventilación suficiente para reducir riesgos asociados a calentamiento de las máquinas. Esto es aplicable a los planos de fachada y el cierre de salas eléctricas.

Se deben implementar zócalos de al menos 15cm. para elevar las salas eléctricas en zonas con riesgo de inundación.

4) Segregación de Operación

Los conductores deben entregar el bus en la zona destinada para tales efectos o en el estacionamiento de carga para posteriormente dirigirse a su área de servicios. El electrobombero luego de la carga puede tomar el bus y posicionarlo para una posterior nueva operación por parte del chofer.

El patio de carga debe contar con un sistema de cierros que segregan la circulación peatonal y restrinjan el libre acceso al patio de carga de personal no autorizado que no sean electrobomberos o choferes.

En el caso de los terminales mixtos, se debe segregar la operación de los buses eléctricos de los buses diésel, mediante elementos tales como rejas, soleras, veredas, bolardos o similar. Para permitir control visual se debe garantizar la transparencia de estos elementos.

5) Seguridad para operario de andén de carga

La zona de andén de carga, donde se ubican los puntos de carga o cargadores debe estar techada para proteger al personal (electro-bomberos), equipos e instalaciones de distribución de la energía en caso de que estas sean por ductos, de lluvia y asoleamiento, salvo indicación contraria del Supervisor de Obras.

Asimismo, el andén donde se ubiquen los cargadores debe estar elevado a 15 cm sobre el nivel de la losa del patio, para reducir riesgo de inundación y/o electrocución y debe contar con pavimento antideslizante.

Se deberá implementar un dispositivo de apoyo rodante u otro que permita suspender las mangueras para protegerlas del roce, evitar accidentes y facilitar la operación de carga.

La zona de andén de carga debe contar con iluminación de 100 lux por metro cuadrado mínimo.

6) Acceso de buses

Los accesos de los vehículos deben diseñarse según "Manual de Vialidad Urbana" DS N° 827, de 2008, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

7) Cierres perimetrales

Deberán contemplar un cierre de seguridad de 2,2 metros de altura en todo su perímetro, el cual debe ser transparente solo hacia el espacio público, salvo indicación contraria de la ordenanza local.

8) Zonas de mantenimiento

Se exigirá una zona de mantenimiento y una de lavado con capacidad para un bus cada una, en todos los centros de carga. Estas deben ajustarse a los siguientes requerimientos:

- En terrenos de superficie mayor a de 600 m², se debe destinar un mínimo de 4% del área neta del terreno para emplazar zonas de lavado y mantención.
- Cuando el centro de carga o electro terminal esté emplazado en zonas en que el Instrumento de Planificación Territorial admita adicionalmente el uso de suelo residencial, las actividades de mantenimiento deberán ser en un recinto cerrado.

- Las zonas de lavado y mantención no pueden superar un máximo de 25% de superficie terreno neto.
- Se entenderá por mantenimiento actividades tales como aseo, lavado, pintado, revisión y mantención de baterías de buses. En todo caso, la realización de tales actividades deberá efectuarse de acuerdo a la normativa específica que resulte aplicable.
- La superficie del terreno neto, se determinará descontando a la superficie total del predio, la que está afecta a utilidad pública y antejardines.
(Referencia: Art 4.13.7. OGUC)

9) Zonas de servicio y administración

Deberán contar con distintos tipos de equipamiento para la atención de todo el personal del centro de carga o electro terminal (conductores, personal de aseo, personal de mantención, electro-bomberos, control de flota, etc.). Estas áreas se dimensionan dependiendo de la capacidad del centro de carga o electro terminal.

Deberán contar con un área de servicios edificada para efectos tales como administración, servicios higiénicos, descanso y alimentación de conductores. Del total de esta área solo se podrá destinar un máximo de un 35% para administración de los servicios.

Las zonas de administración y servicios deben cumplir como mínimo con los siguientes requerimientos:

- Para centros de carga de 1 a 25 Buses, la superficie mínima de zonas de Servicio y Administración se calcula de acuerdo a la siguiente fórmula: $17 + \text{Número de Buses} \times 0,8 \text{ m}^2$.
- Para centros de carga de 26 a 50 Buses, la superficie mínima de zonas de Servicio y Administración se calcula de acuerdo a la siguiente fórmula: $24 + \text{Número Buses} \times 0,52 \text{ m}^2$.

(Referencia: Art 4.13.7. OGUC)

10) Montacarga y Rampas

Si el centro de carga o electro terminal contempla para el acceso de vehículos montacargas y rampas, deberán tener una pendiente máxima de 20%.

La altura mínima libre para cualquier estructura donde circulen buses, no será inferior a 3,5 metros libres bajo viga, en el caso que el terminal contemple sólo buses de 1 piso.

A su vez, la altura mínima será de 6 metros libres bajo viga, si dicho terminal contempla buses de dos pisos.

11) Cortafuegos

Los centros de carga o electro terminal deben estar aislados de las propiedades vecinas en toda su extensión, por muros cortafuegos y disponer de medios adecuados para combatir incendios, salvo que no haya edificios colindantes a una distancia de 6 m o más.

(Ref: Art 4.11.5. OGUC)

12) Servicios Higiénicos

Además de dar cumplimiento dar cumplimiento con el DS N° 594, de 1999, del Ministerio de Salud, los centros de carga o electro terminales de más de 20 buses, deben estar provistos de servicios higiénicos y duchas para conductores y electro-bomberos, separados para hombres y mujeres. Se debe contemplar al menos un baño para personas con movilidad reducida en todo el recinto.

13) Zona de lavado

El área de lavado, deberá ser independiente de las demás áreas, estar nivelada, contar con pavimento con tratamiento superficial simple a lo menos, y tener canaletas que permitan el encauzamiento de las aguas hacia una cámara desgrasadora. En ningún caso las aguas provenientes del lavado de vehículos podrán descargar directamente en canales de regadío o alcantarillado de aguas servidas.

Es deseable que las aguas utilizadas para estos procesos sean tratadas para su uso como riego de jardín.

14) Patio de carga

El área del patio de carga destinada a maniobra y circulación de los vehículos deberá ser segregada del resto del área mediante soleras en andén de carga y soleras o demarcaciones de seguridad para otras circulaciones peatonales.

Debe tener demarcación y topes de seguridad para los buses en zonas de carga.

Para el dimensionamiento del patio de carga, se considerará la circulación, maniobra y acceso a todos los estacionamientos. Lo anterior deberá ser demostrable a través de programas de simulación, por ejemplo *“tipo Autoturn o similar”* y contar con la aprobación del supervisor de Obras designado.

Los anchos mínimos en pasillos y zonas peatonales cumplirán con las disposiciones de la OGUC y demás normativa aplicable.

No obstante, para las áreas de circulación peatonal de andenes de carga debe considerarse al menos 1,2 metros libres, para mayor seguridad del proceso de carga de buses.

La zona de patio de carga debe contar con iluminación de 50 lux por metro cuadrado.

4. Programa y su funcionamiento

El programa de arquitectura de los proyectos de Electro terminales y Centros de Carga deben considerar como mínimo las siguientes zonas sus recintos respectivos:

1) Zona Técnica

- Patio de Maniobras

Se debe considerar tamaño adecuado para el correcto desplazamiento de los buses lo cual debe ser comprobado con software de simulación. La superficie debe ser lisa de asfalto u hormigón según indique el proyectista. Toda la superficie debe considerar drenajes que garanticen que el suelo esté siempre seco y libre de acumulación de agua.

- Zona de carga y depósito de buses

La zona de carga se compone de la parte de los buses que están estacionados en el patio de maniobras, y la zona de recorrido de los electro-bomberos donde se encuentra el dispensador de carga que puede ser de suelo o aéreo. Esta zona debe estar al menos 0.15 m sobre el nivel del patio de maniobras.

La zona de depósito de buses se compone de la parte de los buses estacionados que están en el patio de maniobras, y la zona de recorrido de los electro-bomberos.

- Zona de lavado de buses y bodega de lavado

La zona de lavado de buses debe estar conectada y a nivel con el patio de maniobras. Debe contar además con toda clase de drenajes, filtros y tratamientos de las aguas utilizadas de modo que garantizar que nunca el agua se derrame a la zona de carga ni contamine el sistema sanitario.

- Zona de mantención mecánica y bodega de mantención

La zona de mantención mecánica de buses debe estar conectada y a nivel con el patio de maniobras. Debe contar además con drenajes de agua y filtros que aseguren tratamientos de las aguas y los productos utilizados de modo que garantizar que nunca el agua o los líquidos utilizados contaminen el suelo o el sistema sanitario del sistema.

- Zona eléctrica

La zona eléctrica se compone de tres partes, que deben estar contiguas y todas en condiciones de aislamiento respecto del nivel de circulación de los buses según determine el plano de especialidades respectivo. Debe contar con acceso universal:

- ✓ Sala de grupo electrógeno.
Debe estar ventilada y con algún paramento vertical colapsable.
- ✓ Sala de Tableros
Debe estar ventilada y con superficies que garanticen su aseo eficiente.
- ✓ Sala de Transformadores
Debe estar ventilada y con superficies que garanticen su aseo eficiente.

- Sala de basuras

Debe contar con lugar de lavado de tarros, pileta. La superficie del piso y muros debe ser lavable. Debe cumplir con lo que indique la autoridad sanitaria y contar con las debidas autorizaciones de funcionamiento.

- Zona de estacionamientos para vehículos operarios y vistas

Debe ser accesible desde la calle y separada de la circulación de buses. Con pavimentos de asfalto u hormigón con los drenajes correspondientes.

- Zona de estacionamientos para bicicletas

Debe cumplir con el mínimo de unidades establecido por la OGUC y Ordenanza local y considerarla techada.

2) Zona Personal

- Control de Accesos de buses y operarios

Debe contar con baño y todo tipo de sistemas electrónicos como cámaras de seguridad, controladores de acceso de personas y vehículos, que permitan su funcionamiento.

- Zona de oficinas y servicios para Operarios de control de flota

Esta zona se compone de tres oficinas como mínimo y baños para ese personal:

- ✓ Oficinas de RRHH, que debe considerar atención de operarios.
- ✓ Oficina del jefe de la operación. debe contar con todo lo necesario para la correcta gestión de la flota y la operación, más una mesa de reuniones.
- ✓ Oficinas de control.
- ✓ Debe contar con todos los elementos electrónicos necesarios para la correcta gestión de la flota y la operación.

- Zona de descanso, comedores y servicios para choferes de buses, mecánicos, lavadores y electro bomberos

Esta zona, de uso exclusivo para los funcionarios del centro de carga debe contar con zona de lockers suficientes, baños para hombres y mujeres que incluya duchas y camarín, una zona de comedor-cocina (para calentar) y una zona de descanso.

3) Circulaciones

El acceso tanto de personas como vehículos al centro de carga o electro terminal, se realizará por un control de acceso custodiado por una garita de control. Los flujos serán:

- Circulaciones Vehiculares

Se debe segregar y restringir el acceso al patio de carga. En el caso de los terminales mixtos, será obligación segregar la operación de buses eléctricos de los buses diésel mediante elementos que impidan el paso de personas y/o vehículos.

Los buses eléctricos, al ingresar al centro de carga, electro terminal o en el estacionamiento de depósito/carga serán entregados al electro-bombero. Una vez realizada la carga, el personal autorizado entregará al chofer el bus listo para operación en zona de seguridad habilitada o en el estacionamiento.

- Circulaciones Peatonales

Los flujos peatonales se definen en torno a las funciones que cumple el personal del centro de carga o electro terminal, pudiendo ser: conductores, electro-bomberos, personal de mantención, personal control de flota y administración y otros. La Unión Temporal de Postulantes deberá entregar al Supervisor de Obras, y previo al inicio de las operaciones, un certificado del prevencionista de riesgo sobre el plan de operación para resguardar la seguridad de los funcionarios.

- Circulación electro-bomberos

Estos operarios pueden acceder al patio de carga. La operación de carga en el patio es realizada exclusivamente por ellos.

La circulación del electro-bomberos debe estar segregada o marcada del resto de los recorridos, mediante vallas u otro elemento. Esta comprende todo el patio de maniobra y los sectores de depósito y carga.

- Circulación de mecánicos y lavadores de autos

El centro de carga o electro terminal debe dotar circulaciones seguras para su desplazamiento del personal de mantención hasta la zona de taller mecánico y lavado, dentro del patio de carga. Esta circulación debe conectar con el control de acceso y conducir directamente a la zona de lavado y mantención.

- Circulación de funcionarios de control de operaciones

Se deben habilitar oficinas para el personal administrativo y control de flota del centro de carga o electro terminal. Las circulaciones que se dirigen hacia estos recintos deben estar segregadas del patio de carga. Eventualmente y de requerir, personal autorizado del control de flota podría hacer ingreso al patio de carga, siempre que existan estrictos protocolos de seguridad establecidos para ello.

Esta circulación debe conectar con el control de acceso y conducir directamente a la zona de control de operaciones.

- Conductores

Al ingresar al centro de carga o electro terminal deben entregar el bus al electro-bombero en la zona indicada para ello o en los estacionamientos de carga/depósito, luego se desplazan a los recintos habilitados para su estadía (comedores, camarines y/o servicios higiénicos).

- Personal de aseo, seguridad u otros

Sus desplazamientos deben estar acotados estrictamente a las funciones que cumplen.

- Visitas

Al tratarse de una actividad riesgosa, no se ha previsto el acceso de personas no vinculadas a su operación, salvo casos excepcionales como visitas de profesionales del MTT u otros relacionados directamente con las actividades del recinto.

- Usuarios

Inmueble está restringido sólo a aquellas que guarden relación con la ejecución de tareas o funciones propias del centro de carga o electro terminal y no podrá realizarse movimiento de pasajeros. No es un recinto que atienda al público, ni permita el acceso de usuarios de buses.

- Pavimentos

Todas las superficies de este tipo de centros de carga o terminales deben estar pavimentados en su totalidad con asfalto u hormigón, esto es accesos, circulaciones de vehículos, zona de lavado, zona de mantención, zonas de carga y patio de maniobras.

5. Factibilidad Técnica

Informe de factibilidad técnica otorgado por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles que debe ser congruente con la potencia mínima requerida, esta debe coincidir con el número mínimo de cargadores contemplados en la propuesta.

6. Características de los cargadores a utilizar

Detalle con los aspectos técnicos del cargador, asegurando la identificación precisa de todos los datos requeridos. En caso de que la postulación incluya más de un modelo de cargador en la propuesta, deberá proporcionar los datos necesarios para cada modelo ofrecido.

Además, deberá incluir el certificado entregado por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC), que autoriza el producto para el uso en instalaciones de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.

Se debe entregar la siguiente información para los cargadores propuestos:

ID	MARCA	MODELO	POTENCIA DEL CARGADOR (kW)	MODO DE CARGA	CONECTORES HACÍA VE	TIPO DE CONECTOR
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						

7. Cronograma de construcción y/o entrega del electroterminal o centro de carga

Los Oferentes deberán acompañar cronograma de fabricación y/o entrega del Electro Terminal y/o centro de carga ofertados, según corresponda. Este cronograma debe ajustarse a los plazos establecidos para la entrada en vigencia del servicio en el presente concurso. Este cronograma deberá contener como mínimo los siguientes hitos:

1) Anteproyecto

En los nuevos procesos de construcción de electro terminales o centros de carga, los oferentes, en su calidad de participantes en el proceso de adjudicación, deberán acompañar su oferta con todos los elementos esenciales que se consideren necesarios para la evaluación del proyecto. Estos componentes son de suma importancia para garantizar una evaluación precisa y exhaustiva de la propuesta. Entre los elementos que deben ser incluidos se destacan los siguientes:

- Planos del Proyecto (6 LÁMINAS).
- L1 Cumplimiento Normativo, emplazamiento, ubicación, etc.
- L2 Plantas. Planta general y planta de techos.
- L3 Cortes y Elevaciones.
- L4 Tres perspectivas (mínimo) o renders de la propuesta (1 LÁMINA).
- L5 Plano levantamiento topográfico.
- L6 Plano de Simulación de Radios de Giro.
- Especificaciones técnicas (EETT) generales con itemizado.
- CIP Vigente.

- Factibilidad eléctrica.
- Factibilidad Sanitaria.
- Análisis de Operación de Respaldo.
- Presupuesto detallado concordante con itemizado de las Especificaciones técnicas (EETT).
- Carta Gantt detallada desde la firma de contrato hasta recepción final, concordante con itemizado de las Especificaciones técnicas (EETT).

2) Proyecto

- Hito 1: Aprobación de idea de proyecto por el supervisor de obras.
- Aprobación de Anteproyecto ante organismo respectivo.
- Ingreso de proyecto al organismo respectivo.
- Entrega de proyecto de especialidades.
- Hito 2: Aprobación de proyecto de obras ante la DOM u organismo respectivo.

3) Obras

- Hito 3: Instalación de faenas.
- Hito 4: Trazado.
- Hito 5: Empalme eléctrico, Empalme sanitario.
- Hito 6: Instalación de cargadores.
- Hito 7: Finalización de Obra Gruesa.
- Hito 8: Finalización de terminaciones.
- Hito 9: Finalización de obras.
- Hito 10: Entrega de Carpeta al Supervisor de Obras y la aprobación de la Resolución de Recepción final de las obras, por la DOM u organismo respectivo.
- Hito 11: Inicio de la operación de buses.

8. Desarrollo y Supervisión de Obras

El proyecto deberá incluir todas las condicionantes, consideraciones de diseño y estándares técnicos mínimos establecidos tanto en el presente anexo, como en la normativa vigente que le aplique, debiendo reflejar todos los requerimientos propios del proyecto, de acuerdo a las definiciones MTT, de las condicionantes del terreno donde se emplaza, incorporando y coordinando con los requerimientos de todas las especialidades, resultado de estudios, normativas y leyes aplicables como de cualquier otra disposición especial que se requiera.

Para efectos de supervisar la correcta ejecución del proyecto, la Unión Temporal de Postulantes informará con al menos 10 días hábiles el inicio de las obras asociadas al centro de carga o electro terminal a la División de Transporte Público Regional, quien designará a un profesional como Supervisor de Obras. Dicho profesional deberá supervisar la correcta ejecución del centro de carga o electro terminal en lo relativo al cumplimiento de los plazos, ajuste al programa y al anteproyecto y proyecto aprobado. La Unión Temporal de Postulantes entregará un informe detallado de cumplimiento de cada uno de los hitos señalados en la presente Resolución para ser aprobado por el Supervisor de Obras. En caso de presentarse imprevistos o modificaciones, estos deben ser informados por la Unión Temporal de Postulantes al Supervisor de Obras y ser autorizados por este profesional. Lo anterior deberá quedar registrado en documento oficial, emitido por el Supervisor de Obras, el cual será enviado a la Unión Temporal de Postulantes.

Durante el desarrollo de las obras, el supervisor podrá hacer visitas y realizar anotaciones en el libro de obra, referidas a cumplimiento de las especificaciones técnicas observaciones a la ejecución, procesos constructivos y a la calidad de los materiales empleados, entre otras. Así mismo podrá requerir información actualizada del proyecto. Todo lo anterior deberá ser gestionado por la Unión Temporal de Postulantes dentro de los plazos establecidos por el Supervisor de Obras en su solicitud.

En casos justificados como modificaciones no autorizadas al proyecto aprobado o incumplimientos del encargado de ejecución de las obras, el Supervisor de Obras puede solicitar, mediante documento oficial, la detención de las faenas hasta que sea resuelta la situación detectada.

La Unión Temporal de Postulantes será responsable legal y técnico del desarrollo del proyecto de arquitectura y proyectos de especialidades y deberá solucionar las discrepancias que surjan en el proceso de ejecución de las obras, completar la información faltante para la total ejecución de éstas en cualquiera de los ítems y partidas contratadas. Cada especialista quedará como responsable de su proyecto, aunque este sea informativo.

9. Aprobaciones y certificaciones

La Unión Temporal de Postulantes deberá gestionar y cancelar a su cargo las aprobaciones y/o certificaciones del proyecto completo ante las instancias y organismos pertinentes, que legal y normativamente intervengan en cada etapa del proyecto. En consecuencia, deberá realizar todas las acciones tendientes a lograr este propósito y hacer las gestiones pertinentes, presentaciones, cancelaciones de derechos, aportes, importes etc., haciendo llegar al Supervisor de Obras designado por el MTT, los originales de Certificados y/o Comprobantes de Pago en un plazo máximo de 10 días hábiles desde su obtención.

La Unión Temporal de Postulantes deberá realizar todos los estudios necesarios y/o consultas de pertinencia para someter el proyecto a la evaluación ambiental (SEA) y al impacto en el Sistema de Transporte Urbano (EISTU) o Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local (IMIV), según corresponda.

Se entenderá que, para la recepción de las obras, la Unión Temporal de Postulantes entregará todos los Permisos, Derechos y/o Aprobaciones de los Servicios y Organismos competentes, que permitan el uso de la infraestructura. La oportuna tramitación y obtención de estos será a cargo y responsabilidad de la Unión Temporal de Postulantes.

10. Empalmes, Factibilidades y Urbanización

La Unión Temporal de Postulantes deberá obtener antecedentes actualizados sobre la disponibilidad de los requerimientos de las instalaciones de agua potable, alcantarillado, electricidad y gas, junto con los certificados de factibilidad respectivos. Asimismo, debe entregar un certificado de urbanización de la Dirección de Obras Municipales actualizado y un levantamiento pormenorizado del estado actual de pavimentos, veredas, postes, luminarias, arborización, etc.

Debe presentar en detalle el estado de las vías de acceso; indicar si están pavimentadas, o no. Asimismo, debe adjuntar un presupuesto detallado de las obras de pavimentación de los accesos y un compromiso de financiamiento y ejecución de estas obras previo al inicio de operaciones, si lo requiere el supervisor de obra.

En el caso de no existir factibilidad de servicios en la zona de emplazamiento de las obras o carecer de urbanización, deberá proponer soluciones provisionales y definitivas para el proyecto, las que deben ser aprobadas por el Supervisor de Obras.

11. Carta Gantt

Se hace presente que es obligatorio presentar una Carta Gantt Detallada que indique cada etapa y sus hitos que considere como MÍNIMO lo siguiente:

ETAPA 1: ANTEPROYECTO

- Aprobación de idea de proyecto por el supervisor de obras
- Aprobación de Anteproyecto ante Supervisor de Obras y organismo respectivo.

ETAPA 2: PROYECTO

- Aprobación de proyecto por Supervisor de Obras
- Ingreso de proyecto al organismo respectivo.
- Entrega de proyecto de especialidades
- Aprobación de proyecto de obras ante organismo respectivo.

ETAPA 3: INSTALACIÓN DE FAENAS/TRAZADO

ETAPA 4: EMPALMES

- Empalme eléctrico
- Empalme Sanitario

ETAPA 5: INSTALACIÓN DE CARGADORES ETAPA 6: FINALIZACIÓN DE OBRA GRUESA ETAPA 7: FINALIZACIÓN DE TERMINACIONES ETAPA 8: FINALIZACIÓN DE OBRAS

ETAPA 9: ENTREGA DE CARPETA COMPLETA Y RECEPCIÓN FINAL POR LA DOM DE PROYECTO Y ESPECIALIDADES

ETAPA 10: INICIO DE OPERACIÓN DE BUSES.

2. En todo lo no modificado expresamente por este instrumento, rige en su plenitud la Resolución (e) N° 567, de fecha 19 de junio de 2026, que aprueba las Bases de la Convocatoria para la Presentación de Postulaciones al Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses, y Taxibuses Región Coquimbo año 2026, pasando el presente instrumento a formar parte integrante de la citada Resolución para todos los efectos legales.

anótese, publíquese y comuníquese



CRISTÓBAL JULIÁ DE LA VEGA
Gobernador Regional
Gobernador Regional de Coquimbo

lmb/dta/jfi/wca/jss/pca/amf/llm/pfc/svv

