

2



*M. M. L.*

**APRUEBA CONTRATO PARA EL OTORGAMIENTO DE SUBSIDIO A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO REMUNERADO DE PASAJEROS, EN LA CIUDAD DE PUNTA ARENAS, REGIÓN DE MAGALLANES Y LA ANTÁRTICA CHILENA.**

**SANTIAGO, 28 DIC 2016**

**DECRETO EXENTO Nº 3513**

**VISTO:** Lo dispuesto en el Decreto Ley Nº 557, de 1974, del Ministerio del Interior; el D.F.L. Nº 279, de 1960 y el D.F.L. Nº 343, de 1953, ambos del Ministerio de Hacienda; la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, Nº 18.575, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el D.F.L. Nº 1-19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la Ley Nº 19.880, que establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado; el D.F.L. Nº 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 Nº 18.290; la Ley Nº 20.378, que "Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros"; la Ley Nº 20.981, que fija el Presupuesto del Sector Público para el año 2017; el D.S. Nº 19, del año 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que faculta a los Ministros de Estado para firmar "Por Orden del Presidente de la República"; el Decreto Supremo Nº 4, de 2010, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y Hacienda, que Reglamenta Programa de Apoyo al Transporte Regional; los Decretos Nº 61, Nº 101 y Nº 135 de 2016, todos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución Exenta Nº 544 de 2016, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena; Oficio Nº 1135, de noviembre de 2016, del Secretario Regional Ministerial de la Región de Magallanes y Antártica Chilena; la Resolución Nº 1600, de 2008, de la Contraloría General de la República; y demás normativa aplicable.

**CONSIDERANDO:**

1. Que, la Ley Nº 20.378 creó un Subsidio al Transporte Público Remunerado de Pasajeros.
2. Que, el artículo 5º de la Ley Nº 20.378 establece un "Programa de Apoyo al Transporte Regional".
3. Que, mediante Decreto Supremo Nº 4, de 2010, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se establece que se

SS 44123

podrá considerar proyectos que fomenten el transporte público en las Regiones Extremas de Arica y Parinacota; Tarapacá; Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo; Magallanes y de la Antártica Chilena, y las provincias de Palena y Chiloé; cuando el uso del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país.

**4.** Que, en el año 2010 según lo señalado en las Resoluciones N° 31, N° 32, N° 33 y N° 34, de 2010, de la Intendencia de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, la División de Subsidios informó que la tasa de viajes escolares por Tarjeta Nacional Estudiantil en la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena es de 35,4, correspondiendo al 18% del promedio de las regiones del país, calificando por tanto la posibilidad de aplicar la entrega de un subsidio según lo establecido en el artículo 5° de la Ley 20.378 y su Reglamento.

**5.** Que, los subsidios al transporte público de pasajeros se otorgan en la mayoría de los países del mundo, y su objetivo es garantizar el acceso masivo de la población a este medio de transporte.

**6.** Que, la necesidad de contar con un sistema de transporte público remunerado para la ciudad de Punta Arenas que sea eficiente, de calidad y seguro, constituye uno de los desafíos que demanda nuestra sociedad actual de parte del Estado y es, por tanto, uno de los problemas prioritarios que debe enfrentar el Estado de Chile en su conjunto.

**7.** Que, de acuerdo al artículo 2° del Decreto Supremo N° 4 de 2010, citado en el visto, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá determinar directamente o a través de un mecanismo de selección, los proyectos de subsidio que corresponde ejecutar.

**8.** Que, de conformidad al inciso 25°, del artículo 3°, de la Ley N° 18.696, se faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para determinar los estándares técnicos, de operación y de acreditación de los sistemas tecnológicos que complementen la operación de los servicios de locomoción colectiva, como asimismo la obligatoriedad de su uso o de la entrega de datos e información contenida o provenientes de dichos sistemas al Ministerio.

**9.** Que, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante Decreto N° 61 de 2016, modificado mediante Decreto N° 101 de 2016, autorizó el llamado a Licitación Pública, y aprobó las bases administrativas y sus anexos para el otorgamiento de subsidio a la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.

**10.** Que, mediante Decreto N° 135, de 2016, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se adjudicó la Licitación Pública de Otorgamiento de Subsidio a la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, Región de Magallanes y la Antártica Chilena, a Inversiones Australes SpA.

**11.** Que, a través del Oficio N° 1135, de noviembre de 2016, el Secretario Regional Ministerial de la Región de Magallanes y Antártica Chilena, informó al operador adjudicado que en virtud de la atribución establecida en el punto 4.3 de las Bases, el inicio de los servicios se diferió hasta el día 05 de enero de 2017, ante lo cual Inversiones Austral S.P.A. aceptó expresamente a través de carta fechada en diciembre de 2016.

**12.** Que con fecha 21 de noviembre de 2016, se procedió a celebrar el(los) correspondiente contrato con el oferente adjudicado

Inversiones Austral S.P.A., siendo necesario aprobar dicho instrumento mediante acto administrativo.

**13.** Que, existe disponibilidad presupuestaria para proceder a la contratación referida.

#### **DECRETO:**

**1°.- APRUÉBASE** el contrato para el Otorgamiento de Subsidio a la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, en la Región de Magallanes y la Antártica Chilena, cuyo texto se inserta a continuación:

#### **CONTRATO DE OTORGAMIENTO DE SUBSIDIO A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO REMUNERADO DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE PUNTA ARENAS, EN LA REGIÓN DE MAGALLANES Y ANTÁRTICA CHILENA"**

En Santiago, República de Chile, a 21 de noviembre de 2016, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante e indistintamente "el Ministerio", representado por el Ministro, don Andrés Gómez-Lobo Echenique, Cédula Nacional de Identidad N° 7.020.373-1, ambos domiciliados en calle Amunátegui N° 139, de la comuna y ciudad de Santiago; e Inversiones Australes SpA, R.U.T. N° 76.605.584-2, representada por don Roberto Hernán Rodríguez Silva, R.U.T. N° 10.577.000-6, ambos domiciliados en calle Estado N° 57, Depto. N° 605, comuna y ciudad de Santiago, en adelante e indistintamente el "Contratado" o "Operador", vienen a suscribir el siguiente contrato:

#### **PRIMERO: ANTECEDENTES, OBJETIVO Y TIPO DE SERVICIO**

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

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

El Ministerio, ha considerado la necesidad de fomentar el transporte público urbano en la ciudad de Punta Arenas y verificó, previo a la licitación anterior, que la tasa de viajes escolares por TNE para la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena es de 35,4, correspondiendo al 18% del promedio de las regiones del país.

A partir del año 2010, la inyección de recursos en el sistema de transporte de Punta Arenas permitió mejorar la calidad del servicio, lo que incentivó el uso de los servicios de transporte por parte de escolares, de manera que de no haber contado con dichos aportes adicionales se habría mantenido las condiciones que establecía el reglamento.

Las condiciones previas al año 2010 de déficit de uso del transporte público mayor, volverían a producirse si se eliminara el subsidio que beneficia actualmente al transporte en la zona en referencia, con la diferencia que resultaría imposible volver a las

condiciones actuales de prestación de servicio en un breve período, en vista de la demora en implementar un nuevo servicio, pudiendo producirse incluso un déficit de transporte público mayor como ocurría antes de la entrega del subsidio, lo que se traduciría en efectos nocivos en la economía y empleo en la urbe en comento.

En atención a lo expuesto se estima pertinente suscribir el presente contrato mediante el cual el Ministerio otorga un subsidio para la operación de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.

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

Los servicios a prestar por el operador, a los que se le otorgará Subsidio, será el de Transporte Público urbano remunerado de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas, según los recorridos y características que se señalan en el Anexo N° 1 de este contrato, en etapa de implementación y de régimen según corresponda.

A este contrato, le son aplicables las disposiciones contenidas en las bases de licitación que le dieron origen y sus anexos, sus modificaciones, aclaraciones y respuestas a las consultas formuladas, las disposiciones de este contrato y las disposiciones vigentes y las que se dicten en el futuro en relación con las condiciones de operación de los servicios de transporte y de utilización de vías, así como aquellas referidas al cumplimiento de normas técnicas y de emisión de contaminantes.

## **SEGUNDO: DISCREPANCIAS DURANTE LA VIGENCIA DEL CONTRATO, PLAZOS Y FISCALIZACIÓN**

Si durante la vigencia del contrato se produjeran diferencias en el cumplimiento de éste en cuanto a lo previsto en los diversos instrumentos que regulan esta materia, la controversia se resolverá aplicando el siguiente orden de prelación:

1. Bases de la Licitación y sus Modificaciones.
2. Aclaraciones y Respuestas, Rectificaciones a las Bases de Licitación y sus Anexos.
3. El respectivo contrato.
4. Oferta del Proponente.

Los plazos de días establecidos en este contrato corresponden a días hábiles, entendiéndose que son inhábiles los días sábados, los domingos y los festivos, salvo que se señale expresamente lo contrario.

En el evento que el último día del plazo recayere en un día inhábil, se entenderá prorrogado automáticamente al día hábil siguiente.

La fiscalización en terreno de los servicios de transporte será realizada por el Ministerio a través del Programa de Fiscalización y podrá ser apoyada por personal de la División de Transporte Público Regional y de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Magallanes y Antártica Chilena, en adelante la

"Secretaría Regional". Cabe señalar que, para estos mismos efectos se podrá utilizar la información que entregue el Operador Tecnológico a que se refiere el presente contrato.

### **TERCERO: PLAZO DE OTORGAMIENTO DEL SUBSIDIO, INICIO DEL SERVICIO Y COMUNICACIONES**

El subsidio será otorgado por un plazo de 60 meses, contados desde inicio de los servicios, y una vez que esté totalmente tramitado el acto administrativo que aprueba el contrato, prorrogables a solicitud del Ministerio, previa autorización del Ministerio de Hacienda, por un periodo máximo de 12 meses adicionales, la que deberá ser aprobada mediante acto totalmente tramitado. Para estos efectos se contabilizará cada mes, desde la fecha que se fije como inicio de la prestación de los servicios de transporte de pasajeros, hasta el día anterior de dicha fecha del mes siguiente.

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

El inicio de los servicios será el día 1 de diciembre de 2016, no obstante, ante la necesidad de iniciar los servicios con posterioridad, la nueva fecha será informada por escrito al operador por la Secretaría Regional, con a lo menos 30 días corridos de anticipación.

Los servicios y los buses con que se presten aquellos, previo a la fecha de puesta en marcha, deberán estar inscritos en el Registro Nacional de Transporte Público de Pasajeros.

Dentro de los 10 días hábiles siguientes a la firma del contrato, el Operador de los servicios deberá indicar al Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región de Magallanes y Antártica Chilena, en adelante el "Secretario Regional", una dirección de correo electrónico, a la que se dirigirá la información que el Ministerio o la Secretaría Regional considere necesaria para la mejor prestación de los servicios. Cualquier modificación de la dirección de correo electrónico deberá ser informada por el Operador al Secretario Regional, con a lo menos 10 días corridos de anticipación a que se haga efectiva la modificación en la dirección de correo.

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

### **CUARTO: MODIFICACIONES A LOS SERVICIOS**

#### **a) Modificaciones obligatorias**

La Secretaría Regional comunicará al operador las modificaciones a implementar hasta en un 10% (diez por ciento) % del kilometraje total anual que se indica en el Anexo N° 1 lo que no significará un incremento en el monto del subsidio a percibir por los servicios.

Asimismo, se podrán implementar modificaciones al programa de operación, mediante acto administrativo, siempre y cuando esto no signifique un aumento al monto del subsidio.

Estas deberán ponerse en marcha en un periodo máximo de 10 días hábiles de efectuada la comunicación.

### **b) Modificaciones por sobre el excedente de kilómetros**

Por sobre el porcentaje de kilómetros señalado en el literal anterior, el Secretario Regional, desde la fecha de inicio de los servicios y por razones justificadas, podrá modificar la frecuencia, recorrido, horarios de operación e itinerarios, mediante acto administrativo, lo cual será acordado con el operador de los servicios, siempre y cuando esto no signifique una variación al monto del subsidio.

Cualquier otra modificación que experimenten los servicios, planteada por el Secretario Regional o solicitada por el operador, por sobre el porcentaje de kilómetros señalado en el literal anterior, que pueda significar una modificación de la frecuencia, recorrido, horarios de operación, flota mínima requerida e itinerarios que se traduzca en un aumento o disminución en el monto del subsidio deberá ser revisada por el Ministerio, quien analizará, evaluará y autorizará dichas modificaciones, en común acuerdo con el operador de los servicios, mediante el acto administrativo correspondiente, mientras exista disponibilidad presupuestaria. La evaluación de los montos de subsidio adicionales requeridos se realizará en base a la cuantificación de costos e ingresos operacionales asociados a las modificaciones planteadas. Las modificaciones no podrán alterar el monto total del contrato en más de un 20% del total de éste.

Cualquiera de las modificaciones señaladas en los párrafos anteriores se harán efectivas a los 15 (quince) días hábiles siguientes a la recepción de la comunicación de la Secretaría Regional al operador, de la total tramitación del acto administrativo que autoriza o establezca dicha modificación. En caso que la modificación implique la incorporación de flota adicional, el plazo en que se harán efectivas las modificaciones será de un máximo de 90 (noventa) días hábiles.

El operador deberá poner en conocimiento de los usuarios esta variación con a lo menos 5 (cinco) días hábiles de anticipación a la puesta en práctica de la antedicha variación, mediante la entrega de volantes de difusión o mediante la publicación de tal hecho en diarios de la región o avisos radiales o instalación de avisos en el interior de los vehículos del servicio, a la vista de los pasajeros.

### **c) Modificaciones transitorias de las condiciones de operación**

#### **c.1 Por causa sobreviniente**

La Subsecretaría de Transportes o Secretaría Regional, podrá modificar fundadamente y por un periodo determinado las condiciones de los servicios, cuando el servicio de transporte lo requiera en razón de eventos de extraordinaria o especial ocurrencia, que se produzcan por causas excepcionales, extraordinarias o coyunturales, y que afecten la movilidad de los usuarios del servicio de transporte, durante un período de tiempo superior a 14 días y de hasta tres meses, para el caso de la Subsecretaría, e inferior a tal período para el caso de la Secretaría Regional. En caso de modificaciones mayores a tres meses se deberá utilizar lo indicado en el literal b), de la presente cláusula.

#### **c.2 Por situaciones de emergencia**

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

En los casos de emergencia y en cuanto a la obligación de entregar información del sistema AVL, se estará a lo que señale la Secretaría Regional, la que incluso fundadamente podrá suspender tal obligación.

El operador de los servicios deberá poner a disposición el (o los) vehículo(s) materia de esta regulación, según lo que informe la Secretaría Regional por medio telefónico o escrito, entendiéndose incorporado en el Subsidio entregado mediante el contrato los costos que signifiquen al operador, los servicios extraordinarios que por estos hechos imprevistos deba efectuar.

Las modificaciones referidas estarán sujetas a disponibilidad presupuestaria.

#### **QUINTO: FLOTA**

La flota corresponde al conjunto de vehículos de que dispone el operador para prestar los servicios de transporte público.

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

La antigüedad máxima de los buses no podrá ser superior a 7 años de antigüedad.

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

El operador, con la autorización del Secretario Regional, podrá reemplazar los vehículos de la flota por buses de una antigüedad igual o inferior a la de los vehículos reemplazados, con tal de que los vehículos reemplazantes cumplan con los requisitos dimensionales y funcionales establecidos en el presente contrato. En ambos casos, los vehículos entrantes deberán tener una antigüedad menor o igual a 7 años. Para éstos efectos, el Secretario Regional podrá autorizar fundadamente la utilización de buses que se encuentren en otra calidad jurídica, en caso que el operador disponga de un título legítimo que lo habilite para, a lo menos, usar y gozar de los señalados buses.

Por su parte, los buses que sin reemplazar, se incorporen a los servicios, no podrán tener una antigüedad superior a 7 años.

Los vehículos de la flota deberán cumplir en todo momento con las normas técnicas, mecánicas, de seguridad y de niveles de emisión establecidas en la normativa vigente y las que se dicten en el futuro, así como en lo relativo a las condiciones fijadas en el presente contrato, debiendo contar con revisión técnica vigente, permiso de circulación vigente y Seguro Obligatorio de Accidentes Personales vigente.

Igualmente, los vehículos deberán cumplir con la señalización y presentación (letreros, avisos, símbolos, leyendas, publicidad, color o combinación de colores, ubicación y tipología de letreros, en el exterior e interior) de acuerdo a las disposiciones vigentes o las que se dicten en el futuro.

La Secretaría Regional, podrá realizar inspecciones visuales a la totalidad o parte de la flota del servicio, en cualquier momento, con el fin de comprobar que los buses cumplan con los requerimientos técnicos necesarios para la prestación de los servicios. Como resultado de esta inspección, la Secretaría Regional podrá solicitar el reemplazo de él o los vehículos que no cumplan con estos requerimientos.

## **SEXTO: DE LOS VEHÍCULOS Y TERMINALES O RECINTOS AJENOS A LA VÍA PÚBLICA**

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

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

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

### a) Especificaciones de Diseño:

Los vehículos con que se presten servicios de transporte público deberán cumplir con



las siguientes características:

Exterior:

- Pintura: La pintura exterior de los buses deberá ser de iguales características para toda la flota. La Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, mediante acto administrativo expedido antes de 30 días corridos del inicio de los servicios, determinará el diseño y colores exteriores de los vehículos.
- Neumáticos: Conforme a la normativa y de color negro.
- Publicidad: estará permitida la publicidad en los buses conforme a las siguientes condiciones:
  - ✓ Podrá inscribirse en la parte exterior de la luneta trasera, siempre que el material que se utilice permita la visión desde el interior del vehículo.
  - ✓ Podrá inscribirse en el área central de sus costados debajo de las ventanas, dentro de un rectángulo imaginario de dimensiones máximas de 300 cm de ancho y 60 cm de alto, cuyo borde superior deberá estar a 25 +/- 5 cm del borde inferior de las ventanas.
  - ✓ La publicidad deberá instalarse o fijarse de manera que no se desprenda con facilidad de la carrocería, asegurándose que no exista peligro de caerse o moverse. En todos los casos la publicidad se fijará o instalará, de tal manera que permita identificar claramente los distintivos y colores originales del vehículo.
  - ✓ Toda publicidad deberá ser elaborada en materiales autoadhesivos o similares, o pintados con materiales no reflectivos, de alta resistencia a la intemperie y ensamblados sobre material estable, instalados con sistemas fijos resistentes a los fenómenos de la naturaleza. Las leyendas y dibujos no se deben confundir con las señales de tránsito, o que induzcan a confusión con señalización vial, y en ningún caso pueden tener iluminación.
  - ✓ No se permitirá que la publicidad exterior sobresalga de la estructura original del vehículo. Por lo tanto no podrán ocupar un área exterior a los costados sobre el cual se ha fijado.
  - ✓ En ningún caso se considera área hábil el costado anterior, ni el posterior del vehículo. En ningún caso la publicidad exterior visual podrá cubrir las ventanas, el área de las llantas, ni de los accesorios mecánicos.
  - ✓ Los buses no podrán en ninguna parte de su carrocería, exhibir avisos que impliquen propaganda electoral, entendiéndose por tal la definida en la ley Nº 18.700, sobre Votaciones Populares y Escrutinios. Adicionalmente y para estos efectos quedará prohibido exhibir imágenes y nombres de los candidatos a cargos electivos nacionales, regionales, presidenciales y

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

#### Interior:

- Información Usuario: Las exigencias estarán contenidas en el Anexo N° 8 de las bases de licitación que llevaron a la suscripción del presente contrato.
- Decoración: Se prohíbe el uso de elementos decorativos, marcas, letreros, stickers y símbolos en sus ventanas y al interior y exterior de los buses, salvo autorización expresa del Secretario Regional.
- Higiene y seguridad: Los buses no podrán iniciar la prestación del servicio, desaseados, mojados, rayados o en mal estado. La limpieza de éstos no podrá efectuarse con elementos nocivos, o que hagan perder, ya sea temporal o permanentemente, la condición de antideslizamiento del piso de los buses.
- Asientos: Deberán estar libres de filos o de cualquier elemento corto punzante que pueda provocar lesiones a los pasajeros, y debidamente anclados.
- Cortinas: salvo lo que disponga en contrario el Secretario Regional, se prohíbe el uso de cortinas. En caso que los vidrios de las ventanas laterales de los vehículos, no sean tintados, se podrá usar films o elementos filtradores de luz cuyo índice de transparencia se encuentre entre el 50% y 70%.
- Otros: Los buses deben contar con calefacción al interior de todo el vehículo y cualquier otra característica que favorezca la confortabilidad de los usuarios y que esté acorde con las condiciones climáticas de la zona.

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

#### b) Capacidad:

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

#### c) Tipología:

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

#### d) Inspección visual:

Se podrán realizar inspecciones visuales a la totalidad o parte de la flota del servicio, en cualquier momento, con el fin de comprobar que los buses cumplan con los requerimientos técnicos necesarios para la prestación de los servicios. Como resultado de esta inspección, la Secretaría Regional podrá solicitar el reemplazo, reparación o limpieza de él o los vehículos que no cumplan con estos requerimientos.

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

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

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

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

Los servicios deberán contar con un terminal, o bien iniciar y terminar sus servicios desde lugares ajenos a la vía pública, y deberán cumplir en todo momento la normativa y legislación que los regula.

Los terminales o recintos ajenos a la vía pública, deberán estar ubicados en los sectores aledaños al punto de inicio y/o término del trazado, en al menos uno de los extremos del trazado.

Los recintos ajenos a la vía pública deberán contar con una superficie suficiente de manera tal que posibilite la instalación del equipamiento necesario para la atención a conductores y personal de servicio, dependiendo del número de vehículos que hagan uso de él y del tipo de vehículos de que se trate. Deberán contar con un área de servicios edificada para efectos tales como administración, servicios higiénicos, descanso y alimentación de conductores.

Al inicio de los servicio el operador deberá informar a la Secretaría Regional la dirección de sus terminales o recintos ajenos a la vía pública habilitados. La cantidad y/o ubicación no podrá variar durante la vigencia del contrato salvo expresa autorización de la

Secretaría Regional.

## **SÉPTIMO: DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN**

### **a) Presentación Personal**

Los conductores deberán tener una presentación personal arreglada, ordenada y limpia, no pudiendo presentarse con accesorios ni ropa sucia.

La presentación de los conductores deberá estar libre de accesorios o imágenes, que no digan relación con el servicio, en especial con aquellas que lo identifiquen con determinados grupos, políticos o sociales, y que pongan en peligro tanto a su persona como a los pasajeros.

### **b) Uniforme**

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

El operador de los servicios deberá entregar a lo menos 2 uniformes completos al año a los conductores, los cuales deberán ser de costo asumido íntegramente por el operador.

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

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

### **c) Identificación**

- El Operador de servicio deberá establecer un número identificador distinto para cada uno de los conductores, que deberá estar junto a su nombre completo, cuyo listado se deberá mantener actualizado y a disposición del Ministerio en cualquier oportunidad.
- Credencial: Será parte del uniforme la utilización de una credencial de 9 cm de ancho por 6 cm de largo, con fondo blanco y letras color negro, que indique el nombre del conductor, número identificador y exponga su fotografía digital a color. El tamaño de las letras de la credencial debe permitir su lectura por parte de los usuarios del servicio al pagar el pasaje.  
Esta credencial deberá utilizarse en todo momento de prestación de los servicios de transportes dentro de un porta credencial con clip, plegado al uniforme en un lugar visible para los usuarios.
- Parche o cinta: en el brazo derecho, en la parte superior de la camisa, polera o chaqueta, debe utilizarse de forma claramente visible para los usuarios, un parche o cinta con el nombre del Operador del servicio y el número identificador del conductor.

#### **d) Estándar Mínimo de Comportamiento**

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

- Lenguaje y trato:

Los conductores deberán tener un trato cortés y respetuoso con los usuarios y los entes fiscalizadores, debiendo en todo momento controlar emociones agresivas u hostiles. Esto envuelve el utilizar un lenguaje, libre de garabatos, vulgaridades u obscenidades

- Alimentos:

Los conductores no pueden consumir alimentos, mientras se encuentren conduciendo.

- Horarios, recorridos y paradas:

Los conductores deben cumplir con los horarios y recorridos que se establecen en las presentes bases. Además deben detenerse en todas las paradas autorizadas. No están autorizadas las desviaciones.

- Seguridad:

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

#### **e) Estándar Sobre las obligaciones laborales y previsionales**

Para todos los efectos legales y obligaciones que se deriven de las presentes bases, el operador de transporte tendrá la responsabilidad total y exclusiva sobre el cumplimiento de la legislación laboral y de seguridad social. Asimismo, en el evento de subcontratación parcial<sup>1</sup> de los servicios, el Operador de Transporte será el único y exclusivo responsable ante el Ministerio del cumplimiento de las obligaciones laborales y previsionales a que se encuentre obligado el contratista respecto de sus trabajadores. El Operador deberá tener a disposición de la Secretaría Regional, para cuando ésta lo requiera, la nómina del personal de conducción, debiendo dar cumplimiento a la normativa laboral y previsional existente y que se dicte en el futuro.

---

<sup>1</sup> Se entenderá por parcial cuando sea inferior al 90%. Por sobre este porcentaje se considerará total.

La fiscalización de todo lo anterior, corresponderá al Ministerio de Trabajo y Previsión Social, a cuyas sanciones se encontrarán afectos.

El operador deberá disponer, mediante contrato de trabajo, del personal necesario para cumplir las obligaciones que asume en virtud del presente contrato, a cuyo efecto deberá incorporar en forma preferente al personal de conducción que acredite fundadamente el término de la relación laboral con ocasión del cese de la prestación de los Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros en la Ciudad de Punta Arenas, Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, aprobado mediante Resolución TR N° 6 del 30 de abril de 2016, de la Intendencia Regional de Magallanes y la Antártica Chilena.

#### f) Seguros del personal de conducción

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

COBERTURA		PORCENTAJE DEL MONTO	MONTO	
1	MUERTE ACCIDENTAL	100%	500 UF	
2	DESMEMBRAMIENTO	a) Pérdida total de los dos ojos, o de ambos miembros superiores (brazos), o de las dos manos, o de ambos miembros inferiores (piernas), o de los dos pies, o de un miembro inferior (pierna) y de una mano o un brazo.	100%	350 UF
		b) Pérdida de uno de los miembros superiores (brazos o uno de los miembros inferiores (pierna), o de una mano o por la sordera completa de ambos oídos, por la ceguera total de un ojo en caso de que el asegurado ya hubiera tenido ceguera total del otro antes de contratar este seguro.	50%	500 UF
		c) Pérdida de un pie.	40%	500 UF
		d) Ceguera total de un ojo.	35%	500 UF

	e) Sordera completa de un oído en caso de que el asegurado ya hubiera tenido sordera completa de otro, antes de contratar este seguro.	<b>25%</b>	<b>500 UF</b>
	f) Pérdida de un pulgar.	<b>20%</b>	<b>500 UF</b>
	g) Pérdida total del índice derecho e izquierdo.	<b>15%</b>	<b>500 UF</b>
	h) Por la sordera completa de un oído;	<b>13%</b>	<b>500 UF</b>
	i) Pérdida total de cualquiera de los demás dedos de la mano;	<b>5%</b>	<b>500 UF</b>
	j) Pérdida total de un dedo del pie	<b>3%</b>	<b>500 UF</b>
<b>3</b>	<b>INCAPACIDAD TOTAL Y PERMANENTE 2/3 POR ACCIDENTE</b>	<b>100%</b>	<b>300 UF</b>
<b>4</b>	<b>INCAPACIDAD TOTAL Y PERMANENTE 80% POR ACCIDENTE</b>	<b>100%</b>	<b>350 UF</b>
<b>5</b>	<b>RENTA ANUAL DE ESCOLARIDAD POR ACCIDENTE</b>	<b>100%</b>	<b>60 UF</b>
<b>6</b>	<b>REEMBOLSO DE GASTOS MÉDICOS POR ACCIDENTE</b>	<b>100%</b>	<b>Hasta 50 UF</b>
<b>7</b>	<b>REEMBOLSO DE GASTOS MÉDICOS POR HOSPITALIZACIÓN POR ACCIDENTE</b>	<b>100%</b>	<b>Hasta 45 UF</b>
<b>8</b>	<b>BENEFICIO DE CIRUGIA POR ACCIDENTE</b>	<b>100%</b>	<b>Hasta 30 UF</b>
<b>9</b>	<b>FRACTURA ACCIDENTAL DE HUESOS</b>	<b>100%</b>	<b>Hasta 20 UF</b>

El seguro deberá contemplar, a lo menos, las condiciones contenida en la póliza inscrita en el registro de pólizas de la Superintendencia de Valores y Seguros bajo el Código POL 3 20 140 335, salvo lo que dice relación con el beneficiario en este, que deberá ser el conductor.

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

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

## **OCTAVO: TARIFAS DEL SERVICIO**

La tarifa a cobrar por el servicio son las señaladas en el Anexo N° 1, del presente contrato.

Los estudiantes de educación básica y menores de 7 años estarán exentos del pago de tarifa de lunes a domingo las 24 horas del día durante todo el año.

A su vez los adultos mayores, entendiéndose por tales a toda persona que ha cumplido sesenta años, según lo reconoce el artículo 1° de la Ley N° 19.828, tendrán una rebaja del 50% de la tarifa adulta todos los días domingos y un día laboral a la semana. El Ministerio, podrá solicitar que se amplíen los días de operación de la rebaja para adulto mayor, en cuyo caso, se evaluarán los montos de subsidio adicionales requeridos en base a la cuantificación de costos e ingresos operacionales asociados a las modificaciones planteadas, la que no podrá alterar el monto total del contrato en más de un 20% del total de éste.

Una resolución del Secretario Regional Ministerial establecerá los procedimientos de uso de este beneficio así como el día de la semana que se aplicará la mencionada rebaja.

En tanto el porcentaje de la tarifa máxima a cobrar a los estudiantes de enseñanza media, técnica y superior, será de un 33% de la tarifa adulta establecida en el Anexo N° 1 para cada uno de los servicios de transporte público de pasajeros, de lunes a domingo las 24 horas del día durante todo el año.

El valor resultante de la aplicación del porcentaje antes señalado se convertirá al múltiplo de \$ 10 más próximo. Si el valor resultante fuere un número entero cuyo último dígito sea el 5, dicho valor se convertirá al múltiplo de 10 inmediatamente inferior.

Las tarifas escolares a que se refiere esta cláusula, se mantendrán hasta el día 20 de febrero de cada año, fecha en que la Secretaría Regional la volverá a determinar en conformidad la tarifa adulta que se encuentre vigente para el dicho mes.

La tarifa adulta deberá reajustarse mensualmente, de acuerdo a lo señalado en la cláusula siguiente.

## **NOVENO: REAJUSTABILIDAD DE TARIFAS MAXIMAS**

Transcurridos dos (2) meses de operación, la tarifa máxima será reajustada de forma mensual, dentro de los primeros quince (15) días hábiles de cada mes, y en conformidad a la siguiente metodología:

### **a) Metodología de reajustabilidad para vehículos diésel**

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

- Para calcular el precio del petróleo diésel (PD) y el precio de neumáticos (PN) se utilizará el valor publicado en el Índice de Precios al Productor (IPP) del Instituto Nacional de Estadísticas (INE).



- El valor del ICMO corresponderá al valor del Índice Costo de Mano de Obra Nominal.
- El valor del INVA corresponderá al valor de la inversión adicional sobre el valor de reposición de los vehículos de la locomoción colectiva, que también reporte el INE.

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

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

siendo j = PD, ICMO, PN e INVA y siendo t el periodo mensual correspondiente.

Dónde:

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

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

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

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

Dónde:

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

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

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

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

## b) Metodología de reajustabilidad para vehículos a GNC<sup>2</sup>

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

- Para calcular el precio del Gas Natural Comprimido (GNC) y el precio de neumáticos (PN) se utilizará el valor publicado en el Índice de Precios al Productor (IPP) del Instituto Nacional de Estadísticas (INE).
- El valor del ICMO corresponderá al valor del Índice Costo de Mano de Obra Nominal.
- El valor del INVA corresponderá al valor de la inversión adicional sobre el valor de reposición de los vehículos de la locomoción colectiva, que también reporte el INE.

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

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

Siendo j = GNC, ICMO, PN e INVA y siendo i el periodo mensual correspondiente.

Dónde:

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

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

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

$$T_t = T_{t-2} \times (1 + (\Delta_{GNC,t} \cdot 0,18 + \Delta_{ICMO,t} \cdot 0,42 + \Delta_{PN,t} \cdot 0,03 + \Delta_{INVA,t} \cdot 0,37))$$

Donde:

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

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

---

<sup>2</sup> En caso de vehículos eléctricos o híbridos se aplicará este polinomio de reajustabilidad.

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

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

Para ambos casos la Secretaría Regional realizará el cálculo de reajuste de las tarifas e informará por escrito al operador. Además, publicará en sus dependencias, los valores de cada una de las variables involucradas en el cálculo del índice tarifario y el resultado del análisis de la variación tarifaria.

De verificarse las condiciones para un alza del valor de las tarifas, el responsable de los servicios podrá reajustar el valor de las mismas a partir del día 15 del mes, cuando proceda la modificación. En caso de verificarse las condiciones para una disminución del valor de las tarifas, el responsable de los servicios deberán reajustar el valor de las mismas a partir del día 15 del mes, cuando proceda la modificación.

### **c) Metodología de Reajustabilidad para Flota de Vehículos Diésel y GNC.**

En caso de que la flota del operador este compuesta por vehículos Diésel y vehículos a Gas Natural Comprimido, la reajustabilidad de la tarifa será determinado conforme al promedio ponderado de la flota según el tipo de combustible, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$\bar{T} = \frac{T_{GNC} \times F_{GNC} + T_D \times F_D}{F_{GNC} + F_D}$$

Dónde:

$\bar{T}$ : Es la Tarifa Máxima Adulta ponderada vigente a partir del mes t y resultante del proceso de reajustabilidad para flota mixta.

$T_{GNC}$ : Es la tarifa reajustada, de acuerdo al procedimiento establecido en el litera b) anterior

$F_{GNC}$ : Es el número de vehículos GNC de la flota del operador en el periodo t-2.

$T_D$ : Es la tarifa reajustada, de acuerdo al procedimiento establecido en el en el litera a) anterior

$F_D$ : Es el número de vehículos Diesel de la flota del operador en el periodo t-2.

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

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

En este caso la Secretaría Regional realizará el cálculo de reajuste de las tarifas e informará por escrito al operador. Además, publicará en sus dependencias, los valores de cada una de las variables involucradas en el cálculo del índice tarifario y el resultado del análisis de la variación tarifaria.

De verificarse las condiciones para un alza del valor de las tarifas, el responsable de los servicios podrá reajustar el valor de las mismas a partir del día 15 del mes, cuando proceda la modificación. En caso de verificarse las condiciones para una disminución del valor de las tarifas, el responsable de los servicios deberán reajustar el valor de las mismas a partir del día 15 del mes, cuando proceda la modificación.

#### **DÉCIMO: SISTEMA DE CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS**

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

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

Dicho servicio deberá ser proveído por un tercero, en adelante, "Operador Tecnológico" bajo responsabilidad y costo del operador de transporte. El operador de transporte deberá operar exclusivamente con Operadores Tecnológicos acreditados por el Ministerio, los cuales deberán cumplir con las condiciones establecidas en este contrato.

El operador de transportes deberá velar por la continuidad del sistema de localización automática de vehículos. Ante lo cual, el reemplazo del operador tecnológico no deberá significar una interrupción en el servicio. Cualquier modificación al Operador Tecnológico, deberá comunicarse previamente al Ministerio.

El Ministerio determinará los estándares técnicos, de operación y de acreditación de los sistemas tecnológicos de los servicios como asimismo la forma de entrega al referido Ministerio de los datos e información contenida en dichos sistemas o proveniente de ellos.

El Operador Tecnológico por medio de su sistema AVL deberá recopilar datos de localización de los vehículos que se encuentren prestando el servicio de transporte y presentarlos al Ministerio de manera fuera de línea<sup>3</sup>. Además, deberá transmitirlos en línea a un servidor del Ministerio o al que éste defina.

El formato de contrato que suscribirá el Operador Tecnológico con el Ministerio se encuentra en el Anexo N° 2.

---

<sup>3</sup> Se entiende que la presentación de datos es fuera de línea cuando no se realiza en tiempo real, si no que en los plazos que determine el Ministerio a través del respectivo Acto Administrativo.

Los sistemas AVL que utilice el Operador Tecnológico deberán cumplir con las funcionalidades descritas en el presente contrato, con el objeto de garantizar la calidad y confiabilidad de los datos que se generen. Para verificar que el Operador Tecnológico tiene las competencias necesarias para desempeñar correctamente las funciones señaladas en general y descritas en detalle en el presente contrato, deberá someterse a un conjunto de pruebas técnicas específicas realizadas por el Ministerio, previo al inicio de la operación de los servicios.

El Ministerio por acto administrativo establecerá el conjunto de pruebas técnicas específicas a realizar para obtener la acreditación en base a la atribución que le entrega la Ley 18.696, artículo 3°.

El sistema AVL está compuesto por los siguientes elementos:

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

El Ministerio por Resolución establecerá en detalle las funcionalidades del equipamiento embarcado, tales como error de precisión de la posición geográfica admitido; frecuencia mínima de registro de la posición por tiempo; tipos de eventos que deben registrarse; cantidad mínima de registros históricos a almacenar en memoria interna; entre otros, conforme lo dispone el artículo 3° de la Ley N° 18.696.

**UNDÉCIMO: DATOS E INFORMACIÓN QUE SE DEBERÁ TRANSMITIR Y PRESENTAR AL MINISTERIO POR EL OPERADOR TECNOLÓGICO E INDICADORES DE CUMPLIMIENTO**

El Operador Tecnológico deberá transmitir los datos en línea y también presentar información fuera de línea al Ministerio, con el contenido general que se presenta en la siguiente tabla.

**Datos e información a transmitir y presentar al Ministerio.**

N° fila	Descripción general de los datos e información.
1	<p><i>Datos de seguimiento ("tracking"):</i></p> <p>Patente del vehículo, identificador del servicio que dicho vehículo se encuentra prestando, sentido del viaje, localización geográfica, para cada vehículo de la flota se encuentre operando en un lapso de tiempo, entre otros datos que el Ministerio definirá a través de acto administrativo.</p>
2	<p><i>Información de Expediciones:</i></p>

	<p>A partir de los datos de seguimiento, para cada expedición, esto es, para cada viaje realizado por un vehículo desde un punto de origen a uno de destino del trazado de un servicio en un mismo sentido, se deberá informar sobre las horas a las que dicho vehículo pasó por distintos "puntos de control".</p> <p>Los puntos de control son un conjunto de localizaciones geográficas, definidas por resolución por la Secretaría Regional que se encuentran sobre el trazado de cada servicio. Estos puntos se utilizarán para controlar que los servicios se estén prestando en las condiciones de operación establecidas y el cálculo de los indicadores de cumplimiento.</p> <p>En la Resolución de Acreditación<sup>4</sup> se establecerán las condiciones en que se considera que una expedición es válida.</p>
3	<p><i>Indicadores de cumplimiento.</i></p> <p>El cálculo de estos indicadores se presenta en el punto 5.5 de estas bases.</p>
4	<p><i>Datos de seguimiento ("tracking") mensual en sistema en línea:</i> Los datos serán los mismos señalados en la fila N° 1 de esta tabla, con las características que el Ministerio determine mediante acto administrativo.</p>

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

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

El grado de observancia del programa de operación establecido será medido para todos los servicios y sentidos durante cada mes de operación. Existirán tres indicadores de pago: un indicador de cumplimiento de frecuencia (ICF), un indicador de regularidad (IR) y un indicador de puntualidad en los horarios de pasada (IP).

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

#### **a) Indicador de cumplimiento de la frecuencia (ICF)**

Este indicador tiene por objetivo la revisión del cumplimiento efectivo de las frecuencias requeridas de acuerdo a lo indicado en el Anexo N°1.

Para calcular el indicador de cumplimiento de la frecuencia se requieren las siguientes definiciones:

- $EE_{dp}^{si}$ : es la cantidad de expediciones exigidas para el servicio  $s$ , sentido  $i$ , el día  $d^s$ , periodo  $p$ , de acuerdo al valor indicado en el Anexo N°1, tablas 'Frecuencias

<sup>4</sup> Acto administrativo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que regula la operación de los sistemas AVL y su correspondiente acreditación, conforme lo dispone la Ley N°18.696

<sup>5</sup> Para la definición de día se entenderá que corresponde a todos los días del mes

Normal' y 'Frecuencias Estival'.

- $EO_{dp}^{si}$ : es la cantidad total de expediciones válidas<sup>6</sup> observadas, para el servicio  $s$ , sentido  $i$ , el día  $d$ , en el periodo  $p$
- $ICF_{dp}^{si}$ : es el indicador de cumplimiento de la frecuencia en el servicio  $s$ , sentido  $i$ , el día  $d$ , del periodo  $p$ .

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

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

Este valor debe ser redondeado al segundo decimal.

Luego de acuerdo a lo indicado en el en el Anexo N°1, tablas 'Frecuencias Normal' y 'Frecuencias Estival', se separan los  $ICF_{dp}^{si}$  de acuerdo al parámetro 'Tipo Demanda' del periodo analizado, generándose tres (3) listados de valores de  $ICF_{dp}^{si}$  para el mes analizado: Baja, Media, Alta.

Posteriormente se calcula para cada listado el promedio simple y desviación estándar de cada uno, ambos valores redondeados al segundo decimal y se procede a utilizar la siguiente formulación:

**1. Si  $0,50 \leq ICF \leq 0,95$  se procede de la siguiente forma:**

- Si desviación estándar  $ICF \leq 0,25$  entonces:
  - $FactorPago = 1,07 \cdot ICF - 0,03$
- Si desviación estándar  $ICF > 0,25$  entonces:
  - $FactorPago = ICF$

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

- $FactorPago = 0,50$

**3. Si  $ICF > 0,95$  se procede de la siguiente forma:**

---

<sup>6</sup> De acuerdo a lo que definirá el Ministerio a través de acto administrativo.

- o  $FactorPago = 1$

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

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

$$ICF_M = \frac{FactorPagoBaja + FactorPagoMedia + FactorPagoAlta}{3}$$

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

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

#### **b) Indicador de cumplimiento de la regularidad (IR)**

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

Este indicador se basa en la existencia de punto  $s$  de control donde se llevará a cabo la medición de regularidad. Se exigirá que cada servicio-sentido contemple a los menos tres (3) puntos de control donde se mida regularidad. La ubicación exacta de los tres puntos antes mencionados y todos aquellos que se añadan con posterioridad deberán ser definidas por la Secretaría Regional, a través de acto administrativo e informadas a la Subsecretaría de Transportes y al O de Transportes con al menos quince (15) día de anticipación al cambio y tendrá vigencia desde el primer día del mes siguiente al aviso.

Para los puntos de control en los cuales se mida el indicador de regularidad, no se debe medir el indicador de puntualidad.

#### **i) CÁLCULO DE INTERVALOS EXIGIDOS (IE)**

Para calcular los intervalos exigidos, para todos los servicios y sentidos, periodos y días se define lo siguiente:

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



$EE_{dp}^{si}$ : Cantidad de expediciones exigidas para el servicio  $s$ , sentido  $i$ , el día  $d$ , periodo  $p$ , de acuerdo al valor indicado en el Anexo N° 1, tablas 'Frecuencias Normal' y 'Frecuencias Estival'.

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

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

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

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

## ii) Cálculo de intervalos observados (IO)

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

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

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

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

- Sea  $p$ , el periodo correspondiente de la expedición a la cual pertenece la pasada  $k$ .
- Sea  $j$ , un parámetro que toma valores entre  $1$  y  $n_{dp}^{si}(C)$ , siendo este último valor la cantidad total de intervalos observados en el punto de control  $C$  para el servicio  $s$

y sentido  $i$ , en el día  $d$  y cada periodo  $p$ .

- Si no hay intervalos observados,  $IO_{djp}^{si}(C)$  no se construye y  $n_{dp}^{si}(C)=0$ .

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

Se deben además, considerar las siguientes condiciones:

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

### iii) Cálculo de la regularidad de cada intervalo

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

Luego:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Finalmente, para cada servicio, sentido y punto de control, se calculará separadamente el promedio simple de los  $IR_{djp}^{si}(C)$  sobre todos los días, pasadas y periodos y conjuntamente se procederá a calcular la desviación estándar de dichos valores redondeadas al segundo decimal. El valor promedio se denominará  $IR^{si}(C)$  y la desviación se denominará **desviación estándar**  $IR^{si}(C)$ .

#### iv) Cálculo indicador de regularidad

La fórmula de pago se obtendrá utilizando lo siguiente:

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

- Si desviación estándar  $IR^{si}(C) \leq 0,25$  entonces:
  - $IR_M^{si}(C) = 1,19 \times IR^{si}(C) - 0,09$
- Si desviación estándar  $IR(C) > 0,25$  entonces:
  - $IR_M^{si}(C) = IR^{si}(C)$

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

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

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

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

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

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

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

#### c) Indicador de puntualidad (IP)

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

Para los puntos de control en que se mida el indicador de puntualidad, no se debe construir el indicador de regularidad.

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

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

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

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

<b>k</b>	$IPP_{dk-1}^{si}(C)$	$TPP_{dk}^{si}(C)$	$IPP_{dk}^{si}(C)$
1	$IPP_{d0}^{si}(C)$	$TPP_{d1}^{si}(C)$	$IPP_{d1}^{si}(C)$
2	$IPP_{d1}^{si}(C)$	$TPP_{d2}^{si}(C)$	$IPP_{d2}^{si}(C)$
3	$IPP_{d2}^{si}(C)$	$TPP_{d3}^{si}(C)$	$IPP_{d3}^{si}(C)$
4	$IPP_{d3}^{si}(C)$	$TPP_{d4}^{si}(C)$	$IPP_{d4}^{si}(C)$
...			
n	$IPP_{dn-1}^{si}(C)$	$TPP_{dn}^{si}(C)$	$IPP_{dn}^{si}(C)$

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

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

A modo de ejemplo, se tiene que:

<b>k</b>	$IPP_{dk-1}^{si}(C)$	$TPP_{dk}^{si}(C)$	$IPP_{dk}^{si}(C)$
1	00:10:00	<b>10:00:00</b>	00:10:00
2	00:10:00	<b>10:10:00</b>	00:20:00
3	00:20:00	<b>10:30:00</b>	00:20:00
4	00:20:00	<b>10:50:00</b>	00:20:00

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

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

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

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

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

3. Se construyen los intervalos:

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

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

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

4. Se construyen los intervalos:

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

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

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

5. Se construyen los intervalos:

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

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

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

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

Finalmente se calculará  $IP_M$  como el promedio simple de los  $IP_{d_j}^{si}(C)$ , para todos los tipos de día, servicios, sentidos, pasadas programadas y puntos de control donde la Secretaría Regional ha definido.

#### **d) Falla masiva de los sistemas AVL**

En caso de falla masiva del sistema AVL el Ministerio a través de las entidades descritas en el punto 6 medirá los indicadores de cumplimiento descritos en el punto 5.5 a través de muestras en terreno que podrán realizarse en la fecha, lugar y hora que el Ministerio determine. Las mediciones en terreno tendrán la misma validez que aquellas obtenidas a través del sistema AVL para efectos de los procedimientos de pago y los indicadores puntuales obtenidos se asumirá corresponden a la totalidad del periodo en que el sistema AVL no opere.

### **e) Revisión de los Descuentos**

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

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

Para abordar este aspecto, la División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes, establecerá a más tardar al inicio de la vigencia del presente contrato, un procedimiento que (i) identifica tales eventos y (ii) los requisitos para excluir el periodo afectado del cálculo de los indicadores de cumplimiento, con el fin de reducir el efecto de dichos eventos en sus resultados.

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

i) El impacto de los eventos que ocurren en la calle no liberará por completo la aplicación de los indicadores de cumplimiento. La cantidad de eventos que potencialmente pueden ocurrir, su extensión temporal o espacial y otras características, son demasiado diversas para intentar singularizar el efecto de cada cual. Por ende, el tratamiento que se les dé a los eventos se enfocará en excluir periodos específicos que se vean afectados por eventos exógenos y no necesariamente los siguientes a éste, en cuyo caso el operador deberá realizar las acciones necesarias para cumplir con el Programa de Operación.

ii) Bajo ninguna circunstancia se podrá disminuir el resultado de un indicador de cumplimiento respecto a su cálculo normal sin considerar la ocurrencia de eventos.

iii) En ningún momento se considerará dentro este tipo de eventos los fenómenos que, aún teniendo un efecto importante sobre la operación de los buses, tienen una



regularidad suficiente como para no considerarlos extraordinarios. Dentro de estas situaciones se pueden mencionar, por ejemplo, fechas con operaciones especiales como Fiestas Patrias, situaciones de congestión agudas en vísperas de Navidad, concentraciones políticas en vísperas de elecciones, etc.

iv) Para acreditar la existencia de cada uno de los eventos extraordinarios de un muy alto impacto y/o extensión, que se regulan en el presente numeral, el Secretario Regional respectivo deberá dictar un Resolución fundada que identifique, al menos, el evento extraordinario, su impacto en la operación de transporte, extensión y los antecedentes que acreditaron su existencia. El Secretario Regional no podrá excluir más de 24 periodos continuos para el mismo evento. En caso de que su extensión sea superior, deberá ajustar el Programa de Operación conforme lo dispone el punto 4.4.3. de las Bases.

Los procedimientos referidos en este apartado, así como sus modificaciones, serán plasmados en un manual que será publicado en el sitio web de la División de Transporte Público Regional y por tanto todas las exclusiones deberán ajustarse a las reglas establecidas en dicho Manual

#### **DUODÉCIMO: OPERADOR TECNOLÓGICO.**

El Operador Tecnológico deberá realizar las siguientes funciones:

- Operar y mantener el sistema AVL en las condiciones establecidas en estas bases.
- Transmitir fuera de línea los datos de localización de los vehículos al sitio que el Ministerio determine.
- Elaborar en base de dichos datos un Informe de Cumplimiento y presentarlo al Ministerio al sitio que el Ministerio determine, en las condiciones establecidas en estas bases.
- Transmitir en línea los datos de localización de los vehículos a un servidor del Ministerio.

La empresa con la cual el operador de transportes de cumplimiento a la exigencia establecida en el punto 5.1 de las Bases de licitación, será elegida libre y voluntariamente por el Operador de Transporte en conformidad a los requisitos que se establecen en este punto. La empresa no podrá ser de aquellas consideradas como relacionadas, ni de aquellas que hayan sido sancionadas por el Ministerio de acuerdo a lo establecido en el presente contrato, por grave mal uso de los equipos y/o programas del sistema AVL o grave negligencia en la entrega de la información establecida en este contrato aun cuando esto hubiere acontecido con posterioridad al inicio del contrato con la misma.

Para estos efectos se entenderá por empresa relacionada a las siguientes:

- a) Aquellas en que el representante legal de un servicio de Transporte Público o propietario de la flota adscrita a un servicio de transporte público, o su cónyuge, hijos, o parientes hasta el tercer grado de consanguinidad y segundo de afinidad de estos sea dueño de más del 10% de su capital o sus acciones representen tal cifra, o aquellas en que sus socios o accionistas con participación de más del 10% en la sociedad de transporte público, posean directamente o a través de otras personas naturales o jurídicas, más del 10% de su capital o sus acciones representen tal cifra, en la empresa operadora de tecnología.

- b) Aquellas en que las personas mencionadas en el literal anterior, mantuvieren cualquier vinculación, interés o dependencia económica, profesional, crediticia o comercial, de una naturaleza y volumen relevante, en la empresa operadora de tecnología o con sus ejecutivos principales.
- c) Aquellas en que las personas mencionadas en el literal a) sean directores, gerentes, administradores, ejecutivos principales en la empresa operadora de tecnología, o que por causas familiares o de negocios puedan influir en tal empresa.
- d) Aquellas en que el director o dueño de una empresa operadora de tecnología, o su cónyuge, hijos, o parientes hasta el tercer grado de consanguinidad y segundo de afinidad sea dueño de más del 10% de su capital o sus acciones representen tal cifra, o aquellas en que sus socios o accionistas con participación de más del 10% en la sociedad de transporte público, posean directamente o a través de otras personas naturales o jurídicas, más del 10% de su capital o sus acciones representen tal cifra, en la empresa operadora de transportes.
- e) Aquellas en que las personas mencionadas en el literal anterior, mantuvieren cualquier vinculación, interés o dependencia económica, profesional, crediticia o comercial, de una naturaleza y volumen relevante, en la empresa operadora de transportes o con sus ejecutivos principales o con el representante legal del servicio de transporte público.
- f) Aquellas en que las personas mencionadas en el literal d) sean directores, gerentes, administradores, ejecutivos principales en la empresa operadora de transportes, o que por causas familiares o de negocios puedan influir en tal empresa o en el representante del servicio de transporte público.

El Operador se obliga a que el Operador Tecnológico suscriba con el Ministerio, en un plazo de 10 días hábiles siguientes a la fecha de suscripción del presente contrato, el contrato que se inserta en el Anexo N° 2 y por medio del cual la empresa referida se sujetará a las multas establecidas en tal instrumento. En caso que no se diere cumplimiento a esta obligación, se procederá conforme a lo expuesto en la cláusula denominada "De los incumplimientos del contrato y sus sanciones".

No podrá haber interrupción entre los servicios que presten los Operadores Tecnológicos, por lo tanto, en el caso de que el Operador Tecnológico sea reemplazado deberá comenzar de inmediato las Operaciones y en tal acto deberá haber suscrito el contrato a que se refiere el Anexo N° 2 y cumplir lo dispuesto en este contrato respecto de la acreditación de los operadores tecnológicos.

Los sistemas AVL que utilice el Operador Tecnológico deberán cumplir con las funcionalidades descritas en la cláusula décima, con el objeto de garantizar la calidad y confiabilidad de los datos que se generen. Con el objeto de verificar que el Operador Tecnológico tiene las competencias necesarias para desempeñar correctamente las funciones señaladas en este contrato y descritas en detalle en las cláusulas anteriores, deberá someterse a un conjunto de pruebas técnicas específicas realizadas por el Ministerio, previo al inicio de la operación de los servicios.

El Ministerio por acto administrativo establecerá el conjunto de pruebas técnicas específicas a realizar para obtener el certificado de acreditación.

### **DÉCIMO TERCERO: MONTO DEL SUBSIDIO (MS)**

El presente contrato considera el otorgamiento de un monto mensual de subsidio equivalente a \$ 264.000.000.- (doscientos sesenta y cuatro millones de pesos chilenos).

El subsidio a que se refiere el presente punto excluye la entrega del subsidio a que se refiere el artículo primero transitorio de la Ley N° 20.696.

A partir **del segundo año de operación de los servicios subsidiados**, contado desde la fecha de inicio del servicio, el monto mensual del subsidio se ajustará anualmente, de acuerdo a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor (IPC), determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas, o el organismo que lo reemplace, en los doce meses calendario inmediatamente anteriores a aquel mes en que se efectúe el reajuste.

Para el valor a ajustar se considerará el MS vigente en el año n-1 de operación.

El monto de subsidio mensual podrá rebajarse por el Ministerio, si en un año determinado, contado desde el inicio del servicio, la demanda es superior a la utilizada en la cuantificación de los montos de subsidio establecidos en las bases de licitación que dieron origen a este contrato<sup>7</sup>.

En dicho caso, el Ministerio descontará, una vez identificado el aumento de demanda, un monto respecto de los ingresos brutos operacionales obtenidos durante el período de vigencia del aumento de demanda, según se establece en la siguiente tabla:

<b>Porcentaje de incremento de demanda respecto a valor base</b>	<b>Descuento en monto de subsidio mes</b>
Hasta 10% de aumento	0%
Sobre 10%	50% de los ingresos brutos generados por la demanda adicional

Los aumentos de demanda considerarán información disponible y serán determinados por el Ministerio, así como la forma de efectuar el descuento.

### **DÉCIMO CUARTO: REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN**

<sup>7</sup> Demanda utilizada: Adultos (pasajeros anuales): 2.799.310. Estudiantes con tarifa rebajada (pasajeros anuales): 854.900. Estudiante con tarifa liberada (pasajeros anuales): 1.652.316.

A partir del segundo mes de operación de los servicios, el operador deberá presentar mensualmente un informe a la Secretaría Regional, dentro de los 5 primeros días hábiles de cada mes, el cual debe contener el número estimado de pasajeros que utilizó el servicio, según el formato inserto a continuación.

Servicio/ Fecha		Conteo de Pasajeros			
		Datos			
Servicio	Fecha (diario)	Adulto	Escolar	Total Boletos	Escolares Básicos
X	dd/mm/aaa	xxx			
			xx		
	Total Diario				
	dd/mm/aaa			Xx	xx
	Total Diario				
<b>Total mes del servicio x</b>		<b>xx.xxx</b>	<b>xx.xxx</b>	<b>xxx.xxx</b>	<b>xx.xxx</b>

#### **DÉCIMO QUINTO: PROCEDIMIENTO DE PAGO, FACTURACIÓN MENSUAL Y RENDICIÓN DE CUENTAS**

El pago mensual se realizará conforme a los indicadores informados por el operador de transporte, según lo señalado en el numeral 5 de las bases, siempre y cuando coincida con lo calculado por el Ministerio. En caso de existir diferencias, primará el valor calculado por el Ministerio.

En virtud de lo señalado en el numeral 5 de las bases de licitación, el cálculo del pago del subsidio tendrá la siguiente formulación:

$$\text{Subsidio}_M = \text{Subsidio}_0 \times \text{Factor de Pago}_M$$

Donde,

$$\text{Factor de Pago}_M = (60\% * \text{ICF}_M + 30\% * \text{IR}_M + 10\% \text{IP}_M)$$

El Factor de Pago<sub>M</sub> se calculará como la suma de las multiplicaciones de cada indicador mensual por su respectivo ponderador, redondeando el resultado final de la suma de los tres indicadores, a dos decimales.

Subsidio<sub>M</sub>: Subsidio correspondiente al pago del mes M, una vez aplicado el factor de pago, redondeando el resultado final al entero más cercano.

Subsidio<sub>0</sub>: Subsidio ofertado por el operador ajustado según mecanismos de reajustes establecidos en las bases.

La Secretaría Regional validará el monto a pagar, el cual será informado al operador mensualmente vía correo electrónico para que emita su facturación.

No se considera bajo ninguna circunstancia, el pago del subsidio por adelantado, efectuándose el primero de estos al mes siguiente del inicio de la prestación de los servicios.

Al inicio de la operación, se considerará un periodo de marcha blanca en el control en base a los indicadores. Para ello, durante los cinco primeros meses de operación el pago del subsidio se utilizarán los siguientes factores de pago:

<i>Periodo</i>	<i>Calculo Subsidio</i>
<i>Mes 1 al 3</i>	<i>Factor de Pago<sub>M</sub> = (66.7% * ICF<sub>M</sub> + 33.3% * IR<sub>M</sub> + 11.1% IP<sub>M</sub>)</i>
<i>Mes 4 al 5</i>	<i>Factor de Pago<sub>M</sub> = (63.2% * ICF<sub>M</sub> + 31.6% * IR<sub>M</sub> + 10.5% IP<sub>M</sub>)</i>

*Con todo, el valor de Subsidio<sub>M</sub> nunca podrá ser superior al Subsidio<sub>0</sub> que corresponda.*

El subsidio se pagará mensualmente por períodos vencidos, contra facturación. El operador deberá entregar la factura en la Secretaría Regional o enviar la factura electrónica a la casilla de correo que se le informe por dicha Secretaría.

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

El plazo para la presentación de la factura será de 5 días hábiles contados desde la fecha de remitida la información por parte de la Secretaria Regional.

Las facturas deberán ser extendidas según indica el siguiente cuadro:

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

El Ministerio podrá reclamar en contra del contenido de la factura, dentro de los 30 (treinta) días corridos siguientes a su recepción. En este caso, el reclamo deberá ser puesto en conocimiento del emisor de la factura por carta certificada, o por cualquier otro modo fehaciente, conjuntamente con la devolución de la factura. El reclamo se entenderá practicado en la fecha de envío de la comunicación.

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

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

#### **DÉCIMO SEXTO: GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DE CONTRATO**

En este acto, el contratado hace entrega de un póliza que cauciona el fiel cumplimiento de las disposiciones señaladas en el presente contrato. El antedicho instrumento de garantía se ha emitido por un monto en UF equivalente a 5% del valor anual del contrato y ha sido extendida como [irrevocable y pagadera a la vista o irrevocable, sin liquidador, a la

vista y de ejecución inmediata] por un plazo de vigencia de hasta 60 días hábiles posteriores al vencimiento del contrato.

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

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

**DÉCIMO SÉPTIMO: DE LOS INCUMPLIMIENTOS DEL CONTRATO Y SUS SANCIONES**

**A) De la caducidad:**

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

**Tabla N° 8: Multas por caducidad**

Incumplimiento	Sanción	No obstante sanción anterior
<p>1 La no iniciación o el abandono de uno o más servicios sin causa justificada, ni aprobada por el Ministerio, tanto en etapa de régimen como de implementación. Considerando como fecha en que debe iniciarse el servicio aquella indicada en el punto 4.3 de las bases y entendiéndose por abandono el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio por un mes completo según lo establecido en el punto 4, igual a cero durante cinco o más días consecutivos, o un mes completo con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio, inferior a 0,2; ó dos meses continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio,</p>	<p>1.- Término anticipado del contrato.  2.- Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro del Instrumento de Garantía de fiel cumplimiento de contrato.</p>	<p>En caso de que así lo determine el Ministerio, el operador caducado podrá prestar los servicios en los términos y por el plazo que señale el Ministerio, mediante acto administrativo fundado y en tanto se procede a un nuevo proceso licitatorio o de contratación. En este caso, la multa corresponderá al 20% monto subsidio mensual a otorgar.</p>

Incumplimiento	Sanción	No obstante sanción anterior
igual o superior a 0,2 e inferior a 0,4.		
2 La cesión del contrato o la subcontratación de alguno de los servicios, sin la previa autorización del Ministerio.	1.- Término anticipado del contrato.  2.- Cobro del Instrumento de Garantía de fiel cumplimiento de contrato.	En caso de que así lo determine el Ministerio, el operador caducado podrá prestar los servicios en los términos y por el plazo que señale el Ministerio, mediante acto administrativo fundado y en tanto se procede a un nuevo proceso licitatorio o de contratación. En esta caso, la multa corresponderá al 20% monto subsidio mensual a otorgar.
3 La no instalación del sistema AVL en un plazo de 20 días hábiles de iniciada la operación de los servicios, o no contar con dicho sistema durante la ejecución del contrato, sin causa justificada.	1.- Término anticipado del contrato.  2.- Cobro del Instrumento de Garantía de fiel cumplimiento de contrato.	
4 La acumulación de veinte (20) censuras por escrito en el período de doce (12) meses.	1.- Término anticipado del contrato.  2.- Cobro del Instrumento de Garantía de fiel cumplimiento de contrato.	



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

**B) De la censura por escrito:**

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

Incumplimiento		Sanción	Acumulación de Censuras
1	La entrega inexacta de la información contenida en el informe de cumplimiento con la información mencionada en la cláusula Undécima, una vez transcurridos tres meses desde el inicio de los servicios.	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 100 UF por la entrega inexacta de 1 informe de cumplimiento en un plazo de 6 meses	La acumulación de 10 censuras por escrito en el período de tiempo menor o igual a 120 días hábiles, dará lugar al cobro adicional de la garantía de fiel cumplimiento de contrato.
		Cobro de Multa por un monto correspondiente a 350 UF por la entrega inexacta de 3 informes de cumplimiento en un plazo de 6 meses	
		Cobro de Multa por un monto correspondiente a 500 UF por la entrega inexacta de 6 informes de cumplimiento en un plazo de 6 meses	
2	Indicador $ICF_M$ igual al 50% o Indicador $IR_M$ igual al 50% o Indicador $IP_M$ inferior al 40%	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 1.000 UF	
3	No realizar la rendición de cuentas según procedimiento y plazos señalados en la	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 5 UF por día de atraso	

Incumplimiento		Sanción	Acumulación de Censuras
	cláusula Décimo Quinto		
4	Modificación del itinerario o frecuencia contratada, sin previa autorización	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 100 UF.	
5	Cobro de tarifa superior a la contratada.	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 50 UF	
6	La no renovación o reposición de acuerdo a lo señalado en la cláusula décimo sexto de las garantías de fiel cumplimiento del contrato	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 5 UF por cada día de atraso	
7	La interrupción no autorizada del servicio. Se entenderá por interrupción, el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio, igual o inferior a 0,05 durante un día; ó diez días continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio inferior a 0,2; ó cuarenta días continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio igual o superior a 0,2 e inferior a 0,4; ó sesenta días continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio desde 0,4 y hasta 0,55.	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 100 UF, por cada interrupción.	
8	Introducción de vehículos diferentes a los que se encuentren inscritos en el Registro Nacional de Transporte Público de Pasajeros,	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 50 UF	

Incumplimiento		Sanción	Acumulación de Censuras
	salvo autorización expresa del Secretario Regional, en casos excepcionales y calificados		
9	No dar respuesta a los reclamos según el plazo establecido en la cláusula tercero	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 50 UF	
10	La acumulación de cinco (5) amonestaciones por escrito en el lapso de dos (2) meses o cada vez que se acumulen diez (10) en un plazo de seis (6) meses.	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 20 UF	

**C) De la amonestación por escrito:**

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

Incumplimiento		Monto Multa
1	La no presentación, dentro del plazo que establecerá el Ministerio, de la información a que se refiere el punto 5 de las bases.	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 150 UF
2	Cualquier incumplimiento a que se refiere el punto 4.5.1 sobre la apariencia y comportamiento de los conductores	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 2 UF por cada evento
3	Todo otro incumplimiento de contrato que no sea susceptible de ser sancionado con la caducidad o censura por escrito establecidas precedentemente, será sancionado por el Secretario Regional con la medida de amonestación por escrito, previo proceso administrativo	Cobro de Multa por un monto correspondiente a 10 UF

#### **D) De las multas:**

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

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

#### **DÉCIMO OCTAVO: TÉRMINO ANTICIPADO DEL CONTRATO Y PROHIBICIÓN DE CESIÓN Y SUBCONTRATACIÓN**

El Ministerio podrá poner término anticipado al contrato, por las causales que se mencionan a continuación:

1. Resciliación o mutuo acuerdo entre los contratantes.
2. Estado de notoria insolvencia del contratante, a menos que se mejoren las cauciones entregadas o las existentes sean suficientes para garantizar el cumplimiento del contrato.
3. Por exigirlo el interés público o la seguridad nacional.

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

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

#### **DÉCIMO NOVENO: DOMICILIO**

Para todos los efectos legales de aplicación del contrato, las partes fijan su domicilio en la comuna y ciudad de Santiago, sometándose a la jurisdicción de sus tribunales.

#### **VIGÉSIMO: NOMBRAMIENTO Y PERSONERÍA**

El nombramiento de don Andrés Gómez-Lobo Echenique como Ministro de Transportes y Telecomunicaciones consta en Decreto Supremo N° 669, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, de fecha 11 de marzo de 2014.

La personería de don Roberto Hernán Rodríguez Silva, para actuar en nombre y en representación de Inversiones Australes SpA, R.U.T. N° 76.605.584-2, consta en documento electrónico de fecha 30 de marzo de 2016, código de verificación electrónico CRxzTCJU4ijg.

**VIGÉSIMO SEGUNDO: EJEMPLARES DEL CONTRATO**

El presente contrato se suscribe en cuatro ejemplares de igual tenor y validez, quedando dos en poder de cada una de las partes.

**FDO: ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE, MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, FDO: ROBERTO HERNÁN RODRÍGUEZ SILVA, R.U.T. N° 10.577.000-6, EN REPRESENTACION DE INVERSIONES AUSTRALES SpA, R.U.T. N° 76.605.584-2.**

**2°.- IMPÚTESE** el gasto que irroque el cumplimiento del presente Decreto al presupuesto de la partida 19 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, capítulo 01, programa 06 "Subsidio Nacional al Transporte Público", subtítulo 24, ítem 01, asignación 512, de la ley de presupuestos del sector público correspondiente al año 2017:


La suma mensual de \$264.000.000.- (doscientos sesenta y cuatro millones de pesos chilenos), por 60 meses, que se imputarán al ítem que corresponda al presupuesto de los años 2017, 2018, 2019, 2020 y 2021, siempre y cuando se contemplen los recursos suficientes para ese fin.

**3°.- NOTIFÍQUESE** el presente acto administrativo, al(los) contratado(s) a que se refiere el número anterior.

**4°.** **PUBLÍQUESE** el presente acto administrativo en el sitio web (<http://www.dtptr.gob.cl/>).

**POR ORDEN DE LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA**

**ANÓTESE Y PUBLÍQUESE EN EL SITIO WEB**  
(<http://www.dtptr.gob.cl/>)

  
**ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE**  
**MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**  
VPS/GMR/GCM/JMSZ/APP/CLU/CTC/DZY

**DISTRIBUCIÓN:**

- Gabinete Sr. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones
- Gabinete Sr. Subsecretario de Transportes
- Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Magallanes y la Antártica Chilena.
- División Legal de la Subsecretaría de Transportes
- División de Transporte Público Regional
- Oficina de Partes

REFRENDACION	
Depto. Contabilidad y Finanzas	
Refrendado por	\$ 264.000.000
ID Sigfe	:
Imputación	:
Presupuesto	\$ 10.577.000-6
Acumulado	\$ 2.372.461.712
Disponibilidad	\$ 264.000.000
Responsable	:
Fecha	28/12/17