



**APRUEBA CONTRATO PARA EL OTORGAMIENTO DE SUBSIDIO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO RURAL EN LA COMUNA DE TOCOPILLA, ID CTR0030, DE LA REGIÓN DE ANTOFAGASTA.**

**SANTIAGO, 10 de septiembre de 2020**

**DECRETO EXENTO N° 1590**

**VISTO:** Lo dispuesto en el Decreto Ley N° 557, de 1974, del Ministerio del Interior; el D.F.L. N° 279, de 1960 y el D.F.L. N° 343, de 1953, ambos del Ministerio de Hacienda; la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, N° 18.575, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el D.F.L. N° 1-19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la Ley N° 19.880; el D.F.L. N° 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito N° 18.290; la Ley N° 20.378, que "*Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros*"; la Ley N° 21.192, que fija el Presupuesto del Sector Público para el año 2020; el D.S. N° 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 N° 4, de 2010, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y Hacienda; las Resoluciones Exentas N° 1850 y N° 1902 de 2012, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; el Memorándum N° 35 de 2020, de la Jefatura de la División de Transporte Público Regional y sus posteriores modificaciones; los Decretos Exentos N° 140 y N° 1194 de 2020, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; las Resoluciones N° 7 y N° 8, ambas de 2019, de la Contraloría General de la República; y demás normativa aplicable.

**CONSIDERANDO:**

**1.** Que, el artículo 5° de la Ley N° 20.378 que creó un Subsidio al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, establece un "Programa de Apoyo al Transporte Regional".

**2.** Que, mediante Resolución Exenta N° 1850 de 2012, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se ha creado el Programa de Subsidios de Conectividad al Transporte Público Rural, cuya metodología fue establecida por la Resolución Exenta N° 1902, de 2012, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y cuyo objeto es brindar, mediante el transporte público remunerado de pasajeros, conectividad a los habitantes de zonas rurales a nivel nacional con estándares de servicio superiores a los existentes, como a su vez el constituirse en una herramienta que permita optimizar los recursos asignados a los subsidios entregados en virtud de la Ley N° 20.378.

**3.** La necesidad de los habitantes de la comuna de Tocopilla, de Región de Antofagasta, de contar con servicios de transportes que les permitan acceder a una mejor integración territorial, económica y social, con centros de mayor desarrollo económico y con una mejor oferta de servicios.

**4.** Que, mediante el Decreto Exento N° 140 de fecha 31 de enero de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se

autorizó el llamado a licitación, se aprobaron las Bases de Licitación Pública de otorgamiento de subsidio a la prestación del servicio de Conectividad al Transporte Público Rural en la comuna de Tocopilla, Región de Antofagasta, ID CTR0030, y se designó a los integrantes titulares y suplentes de la Comisión Evaluadora de las ofertas.

5. Que, mediante Decreto Exento N° 1194 de 7 de julio de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se adjudicó la Licitación Pública de Otorgamiento de Subsidio a la Prestación del Servicio de Conectividad al Transporte Público Rural en la Región de Antofagasta, comuna de Tocopilla, ID CTR0030, al oferente Santiago Siglic Brito, por un monto de subsidio mensual de \$20.000.000.- (veinte millones de pesos).

6. Que, en virtud de lo señalado anteriormente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha suscrito con don Santiago Siglic Brito, un Contrato de Otorgamiento de Subsidio a la prestación del servicio de Conectividad al Transporte Público Rural, en la comuna de Tocopilla, ID CTR0030, de la Región de Antofagasta, resultando necesario su aprobación mediante el presente ato administrativo.

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

#### **DECRETO:**

1°.- **APRUÉBASE** el contrato para el Otorgamiento de Subsidio a la Prestación del Servicio de Conectividad al Transporte Público Rural en la Región de Antofagasta, comuna de Tocopilla, cuyo texto se inserta a continuación:

#### **"CONTRATO DE OTORGAMIENTO DE SUBSIDIO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE CONECTIVIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO RURAL EN LA REGIÓN DE ANTOFAGASTA, COMUNA DE TOCOPILLA, ID CTR0030.**

En Santiago, República de Chile, a 22 de julio de 2020, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante e indistintamente "el Ministerio", representado por la Ministra, doña Gloria Hutt Hesse, cédula nacional de identidad número 6.069.264-5, ambos domiciliados en calle Amunátegui N° 139, de la comuna y ciudad de Santiago; y don Santiago Siglic Brito, cédula de identidad N° 8.379.158-6, domiciliado en La Florida 09, Villa Azul, comuna y Región de Antofagasta, en adelante e indistintamente el "Operador", el "Contratado", han convenido el siguiente contrato:

#### **CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES**

Los Subsidios del programa de Conectividad al Transporte Público Rural, son ejecutados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante "el Ministerio" ya sea directamente o, a través de los Municipios, las Intendencias, las Gobernaciones, los Ministerios, u otras entidades públicas. Estos subsidios se establecen dentro del denominado Programa de Apoyo al Transporte Regional, a que se refiere el artículo 5° de la Ley N° 20.378.

Su objetivo es brindar, mediante el transporte público remunerado de pasajeros, conectividad a los habitantes de zonas rurales y aquellas en donde la población no supere

los 30.000 habitantes, con estándares de servicio superiores a los existentes, el constituirse en una herramienta que permita optimizar los recursos asignados a los subsidios entregados en virtud de la ley N° 20.378, razones que hacen necesario que el Estado otorgue subsidio de conectividad al transporte público rural en la localidad a que se refiere el presente acto administrativo.

El Ministerio considerando la necesidad de que el Estado otorgue subsidio de conectividad al transporte público rural en la localidad de Tocopilla, estimó pertinente iniciar el correspondiente proceso de licitación pública.

## **CLÁUSULA SEGUNDA: DISPOSICIONES GENERALES**

### **2.1 DEFINICIONES**

Para efecto del presente contrato las palabras y expresiones tendrán el significado que se les ha dado en las bases de licitación aprobadas mediante el Decreto Exenta N° 140, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

### **2.2 ATRIBUCIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES Y DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL OPERADOR DE TRANSPORTE**

#### **2.2.1 ATRIBUCIONES DEL MINISTERIO**

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

- a) Regular los servicios de transporte público de pasajeros.
- b) Definir el estándar de calidad para la prestación de los servicios.
- c) Supervigilar al operador de transporte, así como el desarrollo de labores orientadas a asegurar la correcta ejecución de los servicios, sin perjuicio de las facultades de fiscalización que correspondan a otras entidades competentes.
- d) Coordinar a los diferentes actores del sistema.
- e) Verificar el cumplimiento de las condiciones de operación en conformidad a los estándares establecidos.
- f) Exigir al Operador de Transporte la información que razonablemente considere necesaria para verificar la correcta ejecución de los servicios prestados, en los formatos que el Ministerio establezca al efecto.
- g) Exigir que dicha información sea entrega en conformidad con los estándares y características exigibles, según la regulación aplicable al contrato.
- h) Exigir al Operador de Transporte el acceso de personal de fiscalización y/o a quien el Ministerio designe, a los buses e instalaciones que aquel emplee para el desarrollo del servicio objeto de la presente contratación, con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en las respectivas bases de licitación y/o contrato, así como el cumplimiento de la normativa vigente. El acceso transitorio se acotará a la ejecución o desarrollo de los protocolos de fiscalización y supervigilancia que corresponda según el caso.

- i) Impartir al Operador de Transporte las instrucciones necesarias para resguardar el servicio frente a incumplimientos, y las necesarias para otorgar una mejora continua en los servicios y experiencia de viajes de los usuarios.
- j) Solicitar, recopilar y sistematizar la información relativa al funcionamiento del servicio objeto del presente contrato, que permitan evaluar el funcionamiento y el cumplimiento del mismo.
- k) Proyectar, diseñar y planificar el mejoramiento continuo de los servicios.
- l) Facilitar las condiciones para que el Operador de Transporte pueda realizar propuestas de mejoramiento de los servicios, efectuar los análisis necesarios y pronunciarse sobre las aprobaciones que corresponda en conformidad a la normativa vigente.
- m) Coordinar y gestionar con otros organismos de la Administración del Estado, en el marco de sus atribuciones, las medidas que estime necesarias para velar por la mejor prestación de los servicios y la satisfacción de las necesidades de transporte de los usuarios.
- n) Acordar o exigir, según corresponda, con el Operador de Transporte, modificaciones a las condiciones de operación.
- o) En general, fiscalizar que el Operador de Transporte cumpla con sus obligaciones y aplicar las sanciones que corresponda, conforme a la normativa vigente y a lo previsto en el presente contrato.
- p) El Ministerio, además ejercerá las siguientes funciones a través de la División de Transporte Público Regional o quien corresponda:
  - i.- Realizar labores de apoyo del control y seguimiento del cumplimiento de las obligaciones previstas en el presente contrato.
  - ii.- Informar periódicamente al Operador de Transporte del grado y nivel de cumplimiento de los requisitos, índices e indicadores previstos para los servicios.
  - iii.- Poner a disposición del Operador de Transporte la información que obre en poder del Ministerio, y que aquel pueda razonablemente requerir para la mejor ejecución del servicio de transporte público y para velar por la calidad de los servicios prestados, siempre que dicha información sea susceptible de entregar de conformidad a la normativa vigente.

Cualquiera otra establecida en el presente contrato.

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

### **2.2.2.1 OBLIGACIONES DEL OPERADOR DE TRANSPORTE**

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

- a) Prestar el servicio de transporte público a lo menos con los estándares de calidad, permanencia, continuidad y seguridad establecidos en este contrato.
- b) Velar por la calidad y continuidad de los servicios y por su correcta ejecución.

- c) Cumplir con las normas legales, reglamentarias y contractuales que regulan la prestación de los servicios de transporte, en especial, aquellas que regulan las condiciones de seguridad de la conducción y la atención de los pasajeros.
- d) Efectuar la programación y ejecutar la operación de los servicios en la forma prevista en este contrato, con el fin de entregar una cobertura adecuada y prevenir el hacinamiento o congestión en los buses, todo lo anterior en los términos y condiciones previstos en el Anexo N° 1 de las respectivas bases de licitación.
- e) Adoptar las medidas que la División de Transporte Público Regional o quien corresponda soliciten de acuerdo a lo indicado en el numeral 2.2.1 letra o), del presente contrato.
- f) Adoptar las medidas necesarias para mejorar y/o restablecer la calidad de los servicios, cuando no se alcancen los niveles previstos en este contrato.
- g) Efectuar el control de la operación de los servicios.
- h) Convenir con el Ministerio el establecimiento y desarrollo de planes o protocolos de acción destinados a velar por el cumplimiento de los indicadores de calidad.
- i) Cumplir y respetar las instrucciones y procedimientos que, de acuerdo a la normativa vigente, dicte el Ministerio.
- j) Disponer en forma permanente de la flota que corresponda de conformidad lo señalado en este contrato, y asumir por su cuenta y riesgo su financiamiento.
- k) Velar porque la flota cumpla a cabalidad con los requisitos establecidos en el presente documento y mantener los vehículos en buenas condiciones de funcionamiento, seguridad y limpieza.
- l) Disponer y mantener en buenas condiciones de funcionamiento los terminales y recintos ajenos a la vía pública, según corresponda, necesarios para garantizar una apropiada gestión de los servicios de transporte.
- m) Disponer y mantener en buenas condiciones de funcionamiento todo el equipamiento, tanto a bordo de los buses como en terminales y recintos ajenos a la vía pública, necesarios para el correcto funcionamiento de los sistemas AVL.
- n) Proporcionar al Ministerio, toda la información que éste le requiera relacionada con el presente contrato, su regulación y las obligaciones que se le imponen, la que deberá ser entregada en los términos y plazos especificados en la solicitud, conforme se determine prudencialmente considerando la naturaleza y cantidad de la información requerida.
- o) Otorgar libre acceso a los funcionarios del Ministerio, a todos los antecedentes que sean necesarios para su labor de fiscalización y control del cumplimiento de las obligaciones emanadas del contrato.
- p) Implementar sistemas de monitoreo de servicio que permitan una constante evaluación de su propio desempeño, recopilar y sistematizar la información que obtengan en la operación diaria de sus servicios, que permita proyectar, diseñar y planificar el mejoramiento continuo de los servicios, y presentar propuestas de mejoras al Ministerio.

- q) Llevar adelante una constante autoevaluación de su propio desempeño, recopilar y sistematizar la información que obtengan en la operación diaria de sus servicios, que permita proyectar, diseñar y planificar el mejoramiento continuo de los servicios, y presentar propuestas de mejoras al Ministerio.
- r) Mantener un sistema AVL operativo, de forma continua en la flota del servicio, según las condiciones establecidas en este contrato.
- s) Velar por la construcción de los archivos de tracking e indicadores, en base a la operación mensual recogida por el Sistema AVL y presentarlos al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones al sitio que ésta determine en fecha, formato y en el plazo determinado por la Resolución Exenta 1247/2015 del Ministerio de Transporte y sus modificaciones.
- t) Transmitir en línea los datos de localización de vehículos a un servidor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- u) Contar con el personal capacitado en lo relativo a la operación del sistema de control de cumplimiento.
- v) Respecto de los subcontratistas que pudieren haber, dar estricto cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 183 A y siguientes del Código del Trabajo, que regula el Trabajo en Régimen de Subcontratación.
- w) Colaborar con el Ministerio en la entrega oportuna de información a los usuarios respecto de modificaciones relevantes en la operación de los servicios.
- x) Gestionar y responder oportunamente las sugerencias y reclamos de los usuarios.
- y) En general, cumplir con toda la legislación y normativa aplicable, así como las instrucciones o comunicaciones enviadas por el Ministerio de conformidad con el contrato de otorgamiento de subsidio.
- z) Velar en forma permanente por la existencia de contrato de trabajo para el personal necesario para cumplir las obligaciones que asume, sin perjuicio de su obligación dispuesta en el presente documento.
- aa) Informar al Ministerio de cualquier fallo o resolución emanadas de entidades competentes, que dé cuenta de la aplicación de cualquier sanción, multa o medida asociada al operador y que se refiera a incumplimientos a la normativa laboral o previsional que involucren al personal necesario para cumplir las obligaciones que se asuman en este contrato.
- bb) Esta información deberá ser entregada al Ministerio en un plazo máximo de 30 días, contados desde que la medida, sanción o multa haya sido notificada.

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

#### **2.2.2.2 DERECHOS DEL OPERADOR DE SERVICIOS**

El operador de transporte, tendrá los siguientes derechos:

- a) Realizar propuestas para optimizar la operación global, tanto en lo concerniente a los servicios y operación propia, como aquellas que digan relación con la operación

del sistema.

- b) Mantener continua comunicación con el Ministerio.
- c) Ejercer los demás derechos que le confiere la normativa vigente y el presente contrato.

### **CLÁUSULA TERCERA: OBJETIVO**

El principal objetivo de esta contratación, es contribuir con recursos para fomentar la prestación del servicio de conectividad al transporte público remunerado de pasajeros subsidiados bajo la modalidad terrestre, a la población de los sectores que contempla el servicio ID CTR0030, comuna de Tocopilla, Región de Antofagasta, a fin de mejorar la accesibilidad de sus habitantes a localidades con mayor desarrollo económico y mejor oferta de servicios, velando porque los servicios revistan las características que en adelante se detallan.

### **CLÁUSULA CUARTA: CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO**

#### **4.1 TIPO DE SERVICIO**

El servicio a prestar por el Operador, al que se otorgará subsidio, será el de Transporte Público rural remunerado de pasajeros en la comuna de Tocopilla, Región de Antofagasta, ID CTR0030, según los recorridos y características que se señalan en el Anexo N° 1 de este contrato.

#### **4.2 VIGENCIA DEL CONTRATO**

El contrato tendrá una vigencia de 36 meses, contados desde el inicio del servicio, prorrogables a solicitud del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por un período máximo de 12 meses adicionales, previa autorización del Ministerio de Hacienda.

#### **4.3 INICIO DEL SERVICIO QUE SE SUBSIDIA**

El inicio del servicio será informado por escrito al Operador por la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Antofagasta.

#### **4.4 CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN**

##### **4.4.1 ALCANCE**

El servicio de transporte público rural remunerado de pasajeros, se realizará de acuerdo a lo expresado en el Anexo N° 1 del presente contrato.

##### **4.4.2 INSCRIPCIÓN**

El servicio y los buses con que éste se preste, previo a la fecha de puesta en marcha, deberán estar inscritos en el Registro Nacional de Transporte Público de Pasajeros.

##### **4.4.3 MODIFICACIONES AL SERVICIO**

###### **4.4.3.1 MODIFICACIONES OBLIGATORIAS**

Se podrán realizar modificaciones por el excedente de kilómetros incluidos en la oferta del operador, adicionales a los que por obligación deben cumplir en la operación del servicio,

la cual será de un 10% del kilometraje total anual que se indica en el Anexo N° 1 de este contrato, lo que no significará un incremento en el monto del subsidio a percibir por el servicio.

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

La Secretaría Regional comunicará al operador las modificaciones a implementar, las que deberán ponerse en marcha en un período máximo de 10 días hábiles de efectuada la comunicación.

#### **4.4.3.2 MODIFICACIONES POR SOBRE EL EXCEDENTE DE KILÓMETROS**

Por sobre el excedente de kilómetros señalado en el numeral anterior, la Secretaría Regional, desde la fecha de inicio del servicio y por razones justificadas, podrá modificar la frecuencia, trazado, horarios de operación e itinerarios, mediante acto administrativo, lo cual será acordado con el Operador del servicio, siempre y cuando esto no signifique una variación al monto del subsidio.

Cualquier otra modificación que experimenten los servicios, planteada por la Secretaría Regional o solicitada por el Operador, por sobre el excedente de kilómetros ofertado, que pueda significar una modificación de la frecuencia, trazado, 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 del servicio, 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 un 30% del total de éste.

Cualquiera de las modificaciones señaladas en los párrafos anteriores se hará efectiva transcurridos 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.

#### **4.4.3.3 MODIFICACIONES TRANSITORIAS DE LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN POR CAUSA SOBREVINIENTE**

La Subsecretaría de Transportes o Secretaría Regional, podrá modificar fundadamente y por un período determinado las condiciones del servicio, 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 4.4.3.2.

## **POR SITUACIONES DE EMERGENCIA**

La Secretaría 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 cuanto a la modificación de las condiciones de operación del servicio se estará a lo que disponga la Secretaría Regional Ministerial, o las autoridades competentes, según el caso.

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.

### **4.4.3.4 SOBRE SISTEMAS DE COBRO ELECTRÓNICO DE TARIFAS**

El contratado podrá, durante la vigencia del contrato, incorporar sistemas de cobro electrónico de tarifas previa aprobación del Ministerio. En el caso de incorporar dicho sistema, deberá en todo momento sujetarse a la normativa dictada por el Ministerio en la referida materia.

### **4.4.4 COMUNICACIONES Y MEDIO DE NOTIFICACIÓN**

El Operador del servicio indica la siguiente dirección de correo electrónico: [ssiglic@hotmail.com](mailto:ssiglic@hotmail.com), a la que se dirigirá la información y notificaciones 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 a la Secretaría Regional, con a lo menos 10 días corridos de anticipación a que se haga efectiva la modificación en la dirección de correo.

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

### **4.4.5 NORMATIVA APLICABLE**

A la ejecución de los contratos, le son aplicables las disposiciones contenidas en estas respectivas bases de licitación y sus anexos, sus modificaciones, aclaraciones y respuestas a las consultas formuladas, la oferta presentada por el operador, las disposiciones vigentes y las que se dicten en el futuro en relación con las condiciones de operación del servicio de transporte y de utilización de vías, así como aquellas referidas al cumplimiento de normas técnicas y de emisión de contaminantes.

## **4.5 SOBRE EL PERSONAL DE CONDUCCIÓN**

El operador de transporte contratado, se obliga a contar desde el inicio de la operación y durante toda la vigencia del contrato, al menos con dos conductoras mujeres dentro de su dotación.

#### **4.5.1 PRESENTACIÓN Y COMPORTAMIENTO**

##### **4.5.1.1 PRESENTACIÓN PERSONAL**

En tanto los(as) conductores(as) se encuentren prestando el servicio a que se refiere la presente licitación, deberán encontrarse debidamente uniformados(as). Los(as) conductores(as) deberán tener una vestimenta personal arreglada, ordenada y limpia.

Se prohíbe en la apariencia personal el uso de accesorios o imágenes, que no digan relación con el servicio, en especial con aquellas que lo identifiquen con determinados grupos, políticos o sociales, y que pongan en peligro tanto a su persona como a los pasajeros.

##### **4.5.1.2 UNIFORME**

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

El Operador del servicio deberá entregar a lo menos 2 uniformes completos al año a los(as) conductores(as), 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 de la Secretaría Regional correspondiente.

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

##### **4.5.1.3 IDENTIFICACIÓN**

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

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

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

##### **4.5.1.4 ESTÁNDAR MÍNIMO DE COMPORTAMIENTO**

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

- a) Lenguaje y trato:** Los(as) conductores(as) 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.

- b) Alimentos:** Los(as) conductores(as) no pueden consumir alimentos, mientras se encuentren conduciendo.
- c) Horarios, Rutas y Paradas:** Los(as) conductores(as) deben cumplir con los horarios y rutas que se establecen en la presente licitación. No se encuentran permitidas las desviaciones que este instrumento no autorice.
- d) Seguridad:** Los(as) conductores(as) deben conducir a la defensiva, cumpliendo la normativa de tránsito que los regula, en especial la que se refiere a la velocidad.

#### **4.5.2 SOBRE LAS OBLIGACIONES LABORALES Y PREVISIONALES**

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

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

#### **4.6 SOBRE LOS VEHÍCULOS**

El operador de transporte contratado, se obliga a dar inicio y prestar los servicios con los vehículos ofertados, los cuales deben cumplir con todos los requisitos contenidos en los antecedentes de su oferta, y cuya identificación corresponde a las siguientes P.P.U.: LPDJ19-LPDJ20-LCVY38-JWYK96-KGFD98-JWYJ10-KKYD52.

##### **4.6.1 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS**

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

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

El operador 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 preste el servicio de transporte público deberán cumplir con las características que establezca el Anexo N° 2 del presente contrato.

b) Capacidad: Deberán tener una capacidad mínima total para los buses estándar 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 y antigüedad: No podrá ser vehículo articulado ni de dos pisos.

La antigüedad máxima de los buses en la comuna de Tocopilla no podrá ser superior a lo indicado en el Anexo N°1 del presente contrato.

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. En el caso de buses cuyo año de modelo sea igual o superior al año en que se efectúa el cómputo, corresponderán a una antigüedad cero (0). La antigüedad promedio de la flota se calculará con un decimal.

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 del servicio. Como resultado de esta inspección, la Secretaría Regional podrá solicitar el reemplazo, reparación o limpieza de el 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.

#### **4.7 TARIFAS DEL SERVICIO**

Las tarifas 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.

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 adulto establecida en el Anexo N°1, para el servicio 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 a la tarifa adulto que se encuentre vigente para el dicho mes.

La tarifa adulto podrá reajustarse cada 3 meses, de acuerdo a lo señalado en el numeral 4.7.1 del presente contrato.

#### **4.7.1 POLINOMIO DE REAJUSTABILIDAD DE TARIFA MÁXIMA**

Al inicio de la operación y cada tres meses, la tarifa máxima será reajustada, dentro de los primeros quince (15) días hábiles del mes que corresponda, y en conformidad a la siguiente metodología:

##### **4.7.1.1 Factores que Componen la Metodología**

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

Para el precio del petróleo diésel (PD) y precio de neumáticos (PN) se utilizará el valor publicado en el Índice de Precios al Productor (IPP), o el índice que lo remplace, del Instituto Nacional de Estadísticas (INE), o el organismo que lo remplace. El valor del ICMO corresponderá al valor del Índice Costo de Mano de Obra Nominal, o el índice que lo remplace, y el valor del INVA, o el índice que lo remplace, corresponderá al valor de la inversión adicional sobre el valor de reposición de los vehículos de la locomoción colectiva, que también reporte el INE, o el organismo que lo remplace.

##### **4.7.1.2 Metodología de reajustabilidad**

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

$$\Delta V_{j,t} = \frac{V_{j,t} - V_{j,t-3}}{V_{j,t-3}}$$

siendo j = PD, ICMO, PN e INVA y siendo t el período 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.

##### **4.7.1.3 Metodología de Reajustabilidad Aplicada a la Tarifa**

El reajuste de la tarifa adulto, corresponde a su valor del período anterior, ponderado según la suma de los cambios bimensuales 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.

$$T_t = T_{t-2} \times (1 + (\Delta_{PD,t} \times 34\% + \Delta_{ICMO,t} \times 34\% + \Delta_{PN,t} \times 4\% + \Delta_{INVA,t} \times 28\%))$$

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 tres meses que anteceden al período de cálculo mensual ( $t$ ), donde  $t \geq 3$ .

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

En caso 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.

#### **4.8 SOBRE LA FLOTA**

La flota corresponde al conjunto de vehículos de que dispone el operador para prestar el servicio de transporte público en la comuna de Tocopilla. Se permitirá la libre movilidad de los buses entre los distintos servicios del Operador, sin perjuicio de cumplir las frecuencias individuales de cada uno de éstos (sólo en caso de existir más de un servicio).

El operador de transporte podrá reemplazar los vehículos de su flota, con la autorización de la Secretaría Regional, siempre que se dé cumplimiento a lo siguiente:

- i. Los buses que presten servicios bajo el presente instrumento, podrán reemplazarse por buses de una antigüedad igual o inferior a la de los vehículos reemplazados, con tal de que los vehículos reemplazantes cumplan con los requisitos dimensionales y funcionales que corresponda, y no tengan una antigüedad superior a 10 años, y su capacidad deberá ser igual o superior al bus reemplazado.
- ii. En caso de reemplazo de flota, la flota entrante no podrá tener menor capacidad que la saliente, para dichos efectos se utilizará lo señalado en el D.S. N° 122 de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- iii. Se permitirá disminuir la flota, sin ajuste del monto de subsidio, previa autorización de la Subsecretaría, siempre que la capacidad total de la flota entrante sea un 30% superior a la flota saliente, para dichos efectos se utilizará lo señalado en el D.S. N° 122 de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Los buses que, sin reemplazar a otros, se incorporen a los servicios, no podrán tener una antigüedad superior a 5 años.

#### **4.9 SOBRE LOS TERMINALES O RECINTOS AJENOS A LA VÍA PÚBLICA**

El operador de transporte deberá contemplar un terminal o bien iniciar o terminar su servicio desde lugares ajenos a la vía pública, y deberá 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.

#### **4.10 ESTABLECIMIENTO DE NUEVAS ESTACIONALIDADES**

Para aquellos períodos de tiempo en que las condiciones de operación requieran una modificación en el ordenamiento o calidad de los servicios de transporte público de pasajeros, y no puedan satisfacerse a través de una modificación del programa y estacionalidad vigente, la Secretaría Regional podrá crear una nueva estacionalidad.

La solicitud podrá también ser realizada por el operador de transporte. El Operador deberá realizar la solicitud formal con a lo menos 30 días de anticipación al eventual inicio de la estacionalidad propuesta, lo que deberá ser aprobado o rechazado por la Secretaría Regional.

Nuevas estacionalidades que defina la Secretaría Regional por resolución, no implicarán un aumento o disminución en el monto de subsidio, en la medida que no impliquen la necesidad de aumentar la flota. Además, no presentarán las restricciones de kilómetros comerciales expuestos en los numerales anteriores, para el caso de disminución de kilómetros comerciales, y no podrán tener una extensión superior a 3 meses.

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

#### **5.1 SISTEMA AVL**

El Ministerio controlará la efectiva, correcta y adecuada prestación del servicio de transporte, en las condiciones establecidas en el Anexo N°1, utilizando para ello "Sistemas AVL".

El operador de transporte deberá contar con un sistema de localización automática de vehículos, el cual permitirá conocer de manera remota y en tiempo real la ubicación geográfica de vehículos, usando para ello tecnologías de posicionamiento y de transmisión inalámbrica de datos. El tipo de tecnología de posicionamiento que se utilizará en este caso será "GPS". Lo anterior, deberá estar equipado en la totalidad de la flota inscrita por el Operador.

Los sistemas AVL se regirán por lo definido en la Resolución N° 1247/2015 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones; así como también, la forma de entrega al referido Ministerio de los datos e información contenida en dichos sistemas o proveniente de ellos.

El operador de transporte deberá supervisar la correcta captura, a través de su sistema AVL, la estandarización de los datos de operación e ingreso de la información en el sistema que el Ministerio defina y la continuidad de la toma de datos a través del sistema de localización automática de vehículos. Además, deberá velar que los datos on line sean transmitidos en línea a un servidor del Ministerio o al que éste defina.

#### **5.2 FUNCIONALIDADES DEL SISTEMA AVL**

### 5.2.1 COMPONENTES DEL SISTEMA AVL

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

- 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) Hardware y software utilizados para captura, manejo y despliegue de datos provenientes del equipamiento embarcado.

### 5.2.2 FUNCIONALIDADES DEL EQUIPAMIENTO EMBARCADO

El operador deberá cumplir los estándares técnicos para el equipamiento a bordo y la entrega de información, según lo dictado en la Resolución 1247/2015 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones.

### 5.3 DATOS E INFORMACIÓN QUE SE DEBERÁ TRANSMITIR Y PRESENTAR AL MINISTERIO

El operador de transporte contratado, deberá velar porque se transmitan los datos en línea y también se presente información fuera de línea al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con el contenido general que se presenta en la siguiente tabla.

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

Nº fila	Descripción general de los datos e información.
1	<i>Datos de seguimiento de vehículo fuera de línea ("tracking"):</i> Patente del vehículo, identificador del servicio que dicho vehículo se encuentra prestando, sentido del viaje, localización geográfica, para cada vehículo de la flota se encuentre operando en un lapso de tiempo, entre otros datos que el Ministerio definirá a través de acto administrativo.
2	<i>Información de Expediciones:</i> A partir de los datos de seguimiento, para cada expedición, esto es, para cada viaje realizado por un vehículo desde un punto de origen a uno de destino del trazado de un servicio en un mismo sentido, se deberá informar sobre las horas a las que dicho vehículo pasó por distintos "puntos de control". Los puntos de control son un conjunto de localizaciones geográficas, definidas por resolución por la Secretaria Regional que se encuentran sobre el trazado de cada servicio. Estos puntos se utilizarán para controlar que los servicios se estén prestando en las condiciones de operación establecidas y el cálculo de los indicadores de cumplimiento. En la Resolución de Estándares de Operación y Acreditación <sup>1</sup> se establecerán las condiciones en que se considera que una expedición es válida.
3	<i>Indicadores de cumplimiento.</i> El cálculo de estos indicadores se presenta en el numeral 5.4 de este contrato.
4	<i>Datos de seguimiento ("tracking") mensual en sistema en línea:</i> Los datos serán los mismos señalados en la fila Nº 1 de esta tabla, con las características que el Ministerio determine mediante acto administrativo.

La información que reciba el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través del Sistema AVL, podrá ser utilizada, sin limitación alguna por el mencionado organismo, la

<sup>1</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 Nº18.696

Secretaría Regional y los Programas, Divisiones y Unidades de la Subsecretaría de Transportes para el cumplimiento de sus fines.

Los detalles técnicos respecto a la información a presentar, su formato y contenido son los señalados por el Ministerio en la Resolución Exenta 1247/2015 y sus modificaciones.

#### 5.4 INDICADORES DE CUMPLIMIENTO

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

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

Los indicadores de cumplimiento se detallan a continuación:

##### 5.4.1 INDICADOR DE CUMPLIMIENTO DE LA FRECUENCIA (ICF)

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

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

- $EE_{dp}^{si}$ : es la cantidad de expediciones exigidas para el servicio  $s$ , sentido  $i$ , el día  $d^2$ , período  $p$ , de acuerdo al valor indicado en Programa de Operación.
- $EO_{dp}^{si}$ : es la cantidad total de expediciones válidas observadas, para el servicio  $s$ , sentido  $i$ , el día  $d$ , en el período  $p$ .
- $ICF_{dp}^{si}$ : es el indicador de cumplimiento de la frecuencia en el servicio  $s$ , sentido  $i$ , el día  $d$ , en el período  $p$ .
- Parámetro " $\psi$ ", el cual toma los siguientes valores de acuerdo al año de operación.

Año	$\psi$
1 en adelante	0,95

Si el inicio de la operación del servicio objeto del presente contrato corresponde a un día intermedio del mes diferente al primer día calendario, se entenderá que el cambio del parámetro  $\psi$  anual comenzará su aplicación al inicio del mes siguiente al mes en que se cumple la vigencia anual.

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

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

Este valor debe ser redondeado al segundo decimal.

Luego, de acuerdo a lo indicado en el tipo de demanda definida en el Anexo N°1 del presente contrato, se separan los  $ICF_{dp}^{si}$  de acuerdo al parámetro 'Tipo Demanda' del

<sup>2</sup> Para la definición de día se entenderá que corresponde a todos los días del mes.

período analizado según indique el Programa de Operaciones, generándose  $n$  (con  $n$  entre 1 y 3) listados de valores de  $ICF_{dp}^{si}$  para el mes analizado: Baja, Media, Alta según existan esos tipos de demanda en el mes analizado.

Posteriormente se calcula para cada listado el promedio simple de cada uno, redondeado al segundo decimal y se procede a utilizar la siguiente formulación:

1. **Si  $0,50 \leq ICF \leq \psi$ ; se procede de la siguiente forma:**
  - $ICF = ICF$
2. **Si  $ICF < 0,50$  se procede de la siguiente forma:**
  - $ICF = 0,50$
3. **Si  $ICF > \psi$  se procede de la siguiente forma:**
  - $ICF = 1$

Para todos los casos los ICF deben ser redondeados al segundo decimal.

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

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

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

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

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

#### 5.4.2 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 puntos de control donde se llevará a cabo la medición de regularidad. Se exigirá que cada servicio-sentido contemple a lo menos tres (3) puntos de control donde se mida regularidad. La ubicación exacta de los tres puntos antes mencionados, y todos aquellos que se añadan con posterioridad deberán ser definidas por la Secretaría Regional, a través de acto administrativo e informadas a la Subsecretaría de Transportes y al operador con a lo menos quince (15) días de anticipación al cambio y tendrán vigencia desde el primer día del mes siguiente al aviso. El correlativo de los puntos de control donde se mide regularidad no podrá variar dentro del mes en curso.

##### 5.4.2.1 CÁLCULO DE INTERVALOS EXIGIDOS (IE)

Para calcular los intervalos exigidos, para todos los servicios y sentidos, períodos y días, se define:

- $IE_{dp}^{si}$ : Intervalo exigido para el para el servicio  $s$ , sentido  $i$ , el día  $d$ , período  $p$ .
- $EE_{dp}^{si}$ : Cantidad de expediciones exigidas para el servicio  $s$ , sentido  $i$ , el día  $d$ , período  $p$ , de acuerdo al valor indicado en Programa de Operación.

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

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

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

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

#### 5.4.2.2 CÁLCULO DE INTERVALOS OBSERVADOS (IO)

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

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

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

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

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

#### 5.4.2.3 CÁLCULO DE LA REGULARIDAD DE CADA INTERVALO

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

Luego:

- $IR_{djp}^{si}(C)$ : Indicador de regularidad por el punto de control  $C$  para el servicio  $s$ , sentido  $i$ , el día  $d$ , la pasada  $j$ , en el período  $p$ .

- $IE_{djp}^{si}$ : Intervalo exigido para las pasadas  $j$  en el período  $p$ , correspondiente al período de la expedición a la cual pertenece la pasada  $j$ .
- $Incumplimiento_{djp}^{si}$ : Se define como la diferencia entre el intervalo observado y el exigido, expresada en minutos redondeado al segundo decimal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Finalmente, para cada servicio, sentido y punto de control, se calculará separadamente el promedio simple de los  $IR_{djp}^{si}(C)$  sobre todos los días, pasadas y períodos redondeadas al segundo decimal. El valor promedio se denominará  $IR^{si}(C)$ .

#### 5.4.2.4 CALCULO INDICADOR DE REGULARIDAD

El indicador se obtendrá utilizando lo siguiente:

1. Si  $0,50 \leq IR^{si}(C) \leq 0,85$  se procede de la siguiente forma:
  - o  $IR_M^{si}(C) = IR^{si}(C)$
2. Si  $IR^{si}(C) < 0,50$  se procede de la siguiente forma:
  - o  $IR_M^{si}(C) = 0,50$
3. Si  $IR^{si}(C) > 0,85$  se procede de la siguiente forma:
  - o  $IR_M^{si}(C) = 1$

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

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

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

#### 5.4.3 INDICADOR DE PUNTUALIDAD (IP)

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

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  $TPO_{d_j}^{si}(C)$ . Estos tiempos estarán expresados en horas minutos segundos (hh:mm:ss). Con estos datos se crea una lista de pasadas observadas (LPO) ordenadas cronológicamente.

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

- 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  $TPP_{d_k}^{si}(C)$ . 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  $IPP_{d_k}^{si}(C)$ . 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,  $IPP_{d_k}^{si}(C) = TPP_{d_{(k+1)}}^{si}(C) - TPP_{d_k}^{si}(C)$ .

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

K	$IPP_{d_{k-1}}^{si}(C)$	$TPP_{d_k}^{si}(C)$	$IPP_{d_k}^{si}(C)$
1	$IPP_{d_0}^{si}(C)$	$TPP_{d_1}^{si}(C)$	$IPP_{d_1}^{si}(C)$
2	$IPP_{d_1}^{si}(C)$	$TPP_{d_2}^{si}(C)$	$IPP_{d_2}^{si}(C)$

<b>K</b>	$IPP_{dk-1}^{si}(C)$	$TPP_{dk}^{si}(C)$	$IPP_{dk}^{si}(C)$
4	$IPP_{d2}^{si}(C)$	$TPP_{d3}^{si}(C)$	$IPP_{d3}^{si}(C)$
...			
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	10:00:00	00:10:00
2	00:10:00	10:10:00	00:20:00
3	00:20:00	10:30:00	00:20:00
4	00:20:00	10:50:00	00:20:00

En el caso que se decida colocar sólo una pasada programada que corresponde a una expedición de un período de frecuencia mayor a uno, los intervalos anterior y posterior corresponden al intervalo de regularidad exigido de dicho período.

En el caso de una pasada programada que corresponde a una expedición de un período de frecuencia igual a uno, el intervalo anterior y posterior a utilizar será 30 minutos.

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

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

5. Se construyen los intervalos:

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

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

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

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

Se calculará  $IP_M'$  como el promedio simple de los  $IP_{dj}^{si}(C)$ , para todos los tipos de día, servicios, sentidos, pasadas programadas y puntos de control donde la Secretaría Regional ha definido, redondeados al segundo decimal.

El indicador final se obtendrá utilizando lo siguiente:

1. Si  $0,50 \leq IP_M' \leq 0,90$  se procede de la siguiente forma:
  - o  $IP_M = IP_M'$
2. Si  $IP_M' < 0,50$  se procede de la siguiente forma:
  - o  $IP_M = 0,50$
3. Si  $IP_M' > 0,90$  se procede de la siguiente forma:
  - o  $IP_M = 1$

#### 5.4.4 FALLA MASIVA O INDISPONIBILIDAD DE LOS SISTEMAS

En caso de falla masiva del sistema AVL, incumplimientos reiterados o indisponibilidad de los sistemas de recepción y/o procesamiento de datos, el Ministerio a través de las entidades descritas en el numeral 0 de las presentes bases, calculará indicadores a través de muestras en terreno que podrán realizarse en el lugar, fecha y hora que el Ministerio determine y con las metodologías de cálculo aplicables a dichos datos. Las mediciones en terreno tendrán la misma validez que aquellas obtenidas a través del sistema AVL para efectos de lo señalado en el numeral 7.2 de estas bases.

#### 5.4.5 REVISIÓN DE LOS DESCUENTOS

Los indicadores de cumplimiento considerados en los términos de referencia (ICF, ICR 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 comuna experimenta y que son inherentes a la actividad del transporte urbano y/o rural 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 inusuales, accidentes que provocan elevada congestión, entre otros. Cuando estos eventos excepcionales ocurren, los indicadores de cumplimiento se ven afectados de manera negativa, sin reflejar apropiadamente la disposición y esfuerzo del Operador de Transporte por proveer el servicio acordado.

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

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

- 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 períodos específicos que se vean afectados por eventos exógenos y no necesariamente los siguientes a éste, en cuyo caso el operador deberá realizar las acciones necesarias para cumplir con lo señalado en el Anexo N°1 del presente contrato.
- ii) Bajo ninguna circunstancia se podrá empeorar 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, aun teniendo un efecto importante sobre la operación de los buses, tienen una regularidad suficiente como para no considerarlos extraordinarios. Dentro de estas situaciones se pueden mencionar, por ejemplo, fechas con operaciones especiales como Fiestas Patrias, situaciones de congestión agudas en vísperas de Navidad, concentraciones políticas en vísperas de elecciones, etc.
- 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, la Secretaría 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. La Secretaría Regional no podrá excluir más de 72 períodos continuos para el mismo evento, a excepción que el término de esta exclusión sea dentro de un día inhábil, donde se podrá prolongar hasta el día hábil siguiente. En caso de que su extensión sea superior, a los plazos descritos, deberá ajustar el Programa de Operación conforme lo dispuesto en este contrato.

Los procedimientos referidos en este apartado, así como sus modificaciones, serán plasmados en un manual que será publicado en el sitio web de la Subsecretaría de

Transportes y, por tanto, todas las exclusiones deberán ajustarse a las reglas establecidas en dicho Manual.

## **CLÁUSULA SEXTA: SOBRE LA FISCALIZACIÓN**

La fiscalización del estricto cumplimiento de lo establecido en el presente instrumento se apoyará principalmente en el sistema AVL y corresponderá al Ministerio, a través de la Secretaría Regional, del Programa de Fiscalización, y/o personal de la División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes.

El operador se obliga a otorgar al Ministerio, todas las facilidades para supervisar y controlar la mantención de todos los aspectos establecidos en este contrato. Asimismo, deberá corregir las observaciones que surjan de tales controles, dentro del plazo que el Ministerio determine.

El Ministerio podrá complementar su labor de fiscalización, mediante elementos o servicios de apoyo a la supervisión de las condiciones de prestación de los servicios establecidas en el contrato, tales como: informes elaborados en base a la información capturada por los sistemas de información y gestión de flota instalados en los vehículos que conforman la flota del operador, u otros servicios de apoyo a la supervisión en terreno.

La supervisión del contrato por parte del Ministerio no obsta al ejercicio de la facultad fiscalizadora de otros organismos públicos con competencia de acuerdo a la naturaleza de los servicios contratados.

## **CLÁUSULA SÉPTIMA: MONTO DEL SUBSIDIO (MS)**

La presente contratación considera el otorgamiento de un subsidio por un monto máximo mensual de \$ 20.000.000 (veinte millones de pesos).

El subsidio a que se refiere el presente numeral excluye la entrega del subsidio a que se refiere el artículo primero transitorio de la Ley N° 20.696 y al subsidio a que se refiere la Resolución Exenta N° 3299, de 2014, y sus modificaciones, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

### **7.1 AJUSTE DEL MONTO MENSUAL DE SUBSIDIO**

El monto del subsidio mensual se reajustará el mes de enero de cada año, de acuerdo a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor (IPC), en base a los índices entregados por el Instituto Nacional de Estadística (INE) en su página WEB [www.ine.cl](http://www.ine.cl), de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$MS_n = MS_{n-1} \times \left[ 1 + \left( \frac{IPC_{n-1} - IPC_{n-2}}{IPC_{n-2}} \right) \right]$$

Donde:

**MS<sub>n</sub>** corresponde al monto (subsidio mensual u otro monto adicional o descuento mencionado en el presente contrato, que se señale sea reajutable según esta fórmula), durante el año n.

**MS<sub>n-1</sub>** corresponde al monto (subsidio mensual u otro monto adicional o descuento mencionado en el presente contrato, que se señale sea reajutable según esta fórmula), durante el año n-1.

**IPC<sub>n-1</sub>** Es el Índice de Precios al Consumidor del mes de diciembre del año n-1.

**IPC<sub>n-2</sub>** Es el Índice de Precios al Consumidor del mes de diciembre del año n-2 (para el primer cálculo de reajuste, corresponderá al índice del mes anterior al que inició el contrato).

El monto reajustado tiene vigencia a partir del 01 de enero del año n correspondiente.

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

El monto reajustado, será redondeado al múltiplo de \$1.000 (mil pesos chilenos) más cercano.

El reajuste antes señalado será calculado por la División de Transporte Público Regional, e informado al Operador por el equipo DTPR Regional.

## 7.2 FORMULA DE PAGO

El pago mensual se realizará en base a lo informado por el operador de transporte, siempre y cuando coincida con lo calculado por el Ministerio. En caso de existir diferencias, primará el valor calculado por el Ministerio.

El pago se realizará según lo señalado en los numerales anteriores del presente contrato y según la siguiente fórmula de cálculo:

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

Donde,

$$\text{Factor de Pago}_M = (\alpha \times \text{ICF}_M + \beta \times \text{IR}_M + \gamma \times \text{IP}_M)$$

*Subsidio<sub>0</sub>*: es el monto de subsidio mensual indicado en la cláusula séptima del presente acto.

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

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.

Para el *Factor de Pago<sub>M</sub>*, se considerarán los siguientes valores:

Mes	$\alpha$	$\beta$	$\gamma$
1-6	Según lo establecido en marcha blanca		
7 en adelante	0,80	0,1	0,1

Si el inicio de la operación corresponde a un día intermedio del mes diferente al primer día calendario, se entenderá que el cambio de los parámetros  $\alpha$ ,  $\beta$  y  $\gamma$  anual comenzarán su aplicación al inicio del mes siguiente al mes en que se cumple la vigencia anual.

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

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

Al inicio de la operación, se considerará un período de marcha blanca en el control en base a indicadores. Para ello, durante los seis primeros meses de operación, el pago del subsidio tendrá la siguiente formulación:

Mes	$\alpha$	$\beta$	$\gamma$
1 a 3	1,07	0,2	0,06
4 a 6	0,94	0,18	0,06

Si el inicio de la operación corresponde a un día intermedio del mes diferente al primer día calendario, se entenderá que el cambio de los parámetros  $\alpha$ ,  $\beta$  y  $\gamma$  del período de la marcha blanca comenzarán su aplicación al inicio del mes siguiente al mes en que se cumple la vigencia mensual.

Además, en este caso, tanto el primer mes de operación como en el último al término del contrato, el pago del subsidio será proporcional a los días en que efectivamente existió operación bajo esta regulación.

### 7.3 FORMA DE PAGO

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

El monto facturado deberá ser el mismo que el informado al operador vía correo electrónico por la Secretaría Regional. El monto a informado será el que resulte de la aplicación de la Fórmula de Pago contenida en el punto 7.2 del presente contrato.

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 Secretaría Regional.

Las facturas deberán ser extendidas según indica el siguiente cuadro:

#### Datos facturación

<b>Nombre</b>	Subsidio Nacional al Transporte Público
<b>RUT</b>	61.979.750-7
<b>Giro</b>	Administración Pública
<b>Dirección</b>	Amunátegui N°139, Santiago
<b>Glosa</b>	Contrato de otorgamiento de Subsidio de Conectividad al Transporte Público Rural CTR0030

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, podrá reclamar en contra del contenido de la factura, dentro de los 8 (ocho) 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.

### CLÁUSULA OCTAVA: SISTEMAS TECNOLÓGICOS COMPLEMENTARIOS DE APOYO A LA OPERACIÓN.

El operador de transporte contratado, deberá incorporar y mantener operativo durante la vigencia del contrato el siguiente equipamiento:

1. Contador de subida y bajada de pasajeros.
2. Aplicación al usuario con información de los servicios en línea.
3. Dos (2) cámaras de seguridad, por cada bus que compone la flota con la que el operador debe preste el servicio.

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

AÑO - MES <sup>3</sup>	TECNOLOGÍA	% FLOTA CON TECNOLOGÍA IMPLEMENTADA
1 - 1	Contador de subida y bajada de pasajeros.	100%
1 - 1	Aplicación al usuario con información de los servicios en línea.	100%
1 - 1	Dos (2) cámaras de seguridad.	100%

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

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

#### **CLÁUSULA NOVENA: INCUMPLIMIENTOS DEL CONTRATO Y SUS SANCIONES**

Para los efectos del ejercicio de la potestad sancionadora, se ha previsto la aplicación de las siguientes sanciones, toda vez que se verifique alguno de los incumplimientos que se definen en los literales a), b) y c) de esta cláusula:

- Caducidad.
- Amonestación por escrito de carácter grave.
- Amonestación por escrito de carácter leve.

Cuando el infractor pudiese ser sancionado por diversas infracciones por el mismo hecho, de las sanciones posibles, se le impondrá la de mayor gravedad. En caso que estas sean de la misma gravedad, se le impondrá aquella que considera multa de mayor monto pecuniario.

##### **a) De la caducidad del contrato:**

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

	<b>Incumplimiento</b>	<b>Sanción</b>	<b>No obstante sanción anterior</b>
1	La no iniciación o el abandono de la prestación del servicio sin causa justificada, ni aprobada por el Ministerio. Entendiéndose por no iniciación, el haber transcurrido más de 15 días desde la total tramitación del acto que aprueba el contrato sin haber iniciado el servicio. A su vez, por abandono se entiende el hecho de que el servicio presente:	1. Término anticipado del contrato. 2. Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos 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 resolución fundada y en tanto se procede a un nuevo proceso licitatorio o de contratación. En este caso, la multa

<sup>3</sup> Contado desde mes de inicio del servicio de la presente licitación.

	un indicador de frecuencia diario del servicio por un mes completo, igual a cero durante cinco o más días consecutivos; o un mes completo con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio, inferior a 0,2; o dos meses continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio, igual o superior a 0,2 e inferior a 0,4.		corresponderá al 20% del monto del subsidio mensual a otorgar.
2	La subcontratación del servicio. La cesión del contrato sin autorización previa del Ministerio.	1. Término anticipado del contrato. 2. Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos de Garantía.	
3	La no instalación del sistema AVL en toda la flota inscrita, a 30 días de iniciada la operación del servicio.	1. Término anticipado del contrato. 2. Cobro de los Instrumentos de Garantía de fiel cumplimiento de contrato.	
4	La acumulación de veinte (20) amonestaciones por escrito de carácter grave en el período de doce (12) meses.	1. Término anticipado del contrato. 2. Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos de Garantía.	
5	La no implementación de la tecnología complementaria detallada en el numeral 8 de estas bases de licitación, bajo las condiciones allí descritas, en un plazo de 20 días hábiles posteriores a la fecha máxima acordada para su implementación.	1. Término anticipado del contrato. 2. Cobro de los Instrumentos de Garantía de fiel cumplimiento de contrato.	

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

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

Incumplimiento		Monto Multa
1	La entrega parcial o discordante de la información mencionada en el numeral 5.3 de estas bases de licitación, que impidan el correcto cálculo de indicadores y obtención del Factor de Pago.	Cobro de monto equivalente a 50 UF. A contar de la tercera entrega parcial o discordante de la información mencionada en el numeral 5.3 de las presentes bases, cobro de Monto de 100 UF por evento.
2	No realizar la facturación mensual dentro del plazo señalado en el numeral 7.3 de la cláusula séptima de este contrato.	Cobro de un monto de 5 UF por día de atraso.

3	Cobro de tarifa superior a la establecida, según lo dispuesto en el numeral 4.7 de la cláusula cuarta del presente contrato.	Cobro de un monto de 50 UF por evento.
4	Presentar una flota inferior a la mínima establecida en Anexo N° 1 del presente contrato.	Cobro de un monto de 50 UF.
5	La no reposición de las garantías, de acuerdo a lo señalado en la cláusula décima primera de este contrato, por cada dos días de atraso.	Cobro de un monto de 5 UF por cada dos días de atraso.
6	La interrupción no autorizada del servicio. Se entenderá por interrupción, el hecho que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio, igual o inferior a 0,05 durante 1 día, o diez días continuos con un indicador de frecuencia promedio diario del servicio inferior a 0,2, o 40 días continuos con un indicador de frecuencia promedio diario del servicio igual o superior a 0,2 e inferior a 0,4, o 60 días continuos con un indicador de frecuencia promedio diario del servicio desde 0,4 y hasta 0,55.	Cobro de un monto de 100 UF por cada evento.
7	Incumplimiento sistemático de un período. Se entenderá por incumplimiento sistemático de un período, el hecho que en un período determinado, se presente un indicador mensual de frecuencia, igual o inferior a 0,5. Para el cálculo del indicador anteriormente descrito, se hará un promedio simple por período de los indicadores de frecuencia desagregados de todos los servicios, sentidos, y tipo de día en el mes.	Cobro de un monto de 30 UF por cada período con incumplimiento.
8	No supervisar la continuidad del servicio AVL, según lo establecido en el numeral 5.2 de la cláusula quinta de este contrato.	Cobro de un monto de 20 UF por cada evento.
9	En caso de comprobarse que el contratado ha alterado y/o permitido la alteración de los equipos, sistemas y/o de las plataformas de apoyo con que opera, afectando la información declarada en ellos para obtener mayores cumplimientos en la operación mensual de los servicios de transporte prestados.	Cobro de un monto de 40 UF por cada evento.
10	En caso de comprobarse que la información de tracking, expediciones o indicadores mensuales entregados, resulten discordantes con medios de prueba válidos para el Ministerio (ej. Actas de Fiscalización entre otros), y que los resultados de cumplimiento mensual resultan ser inferiores a los informados.	Cobro de un monto de 40 UF por cada evento.
11	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 tres (3) meses.	Cobro de un monto de 20 UF.

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

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

<b>Incumplimiento</b>		<b>Monto Multa</b>
1	La no presentación de la información de tracking e indicadores según lo establecido en la cláusula quinta de este contrato, dentro de plazo que establecerá la Secretaría Regional.	Cobro de un monto de 5 UF por cada día de atraso.
2	La entrega de información con errores de integridad que no afecten el cálculo de indicadores, según lo establecido en la Resolución Exenta 1247 de 2015 ya señalada y sus modificaciones.	Cobro de un monto de 10 UF por cada error de integridad.
3	Todo otro incumplimiento que no sea susceptible de ser sancionado con la caducidad o amonestación por escrito de carácter grave establecidas precedentemente, será	Cobro de un monto de 5 UF.

Incumplimiento	Monto Multa
sancionado por la Secretaría Regional con la medida de amonestación por escrito, previo proceso administrativo, salvo aquellos incumplimientos cuya infracción esté expresamente establecida en el D.S. N° 212 de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.	

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

**d) De las multas:**

Las multas aplicadas al operador de transporte serán descontables del estado de pago del subsidio correspondiente al mes en que se notifique la resolución que le pone término al procedimiento administrativo sancionatorio imponiendo la sanción o al mes siguiente.

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

Las sanciones establecidas en los párrafos precedentes serán aplicables al operador, aun cuando la falta sea imputable personalmente a la acción u omisión de un conductor o personal del servicio o dueño del vehículo. Por lo tanto, el operador es responsable directo y en forma indelegable del fiel cumplimiento de todos los aspectos que involucra el buen servicio a que se obligan de acuerdo a las disposiciones del presente contrato.

**CLÁUSULA DÉCIMA: MODIFICACIÓN DEL CONTRATO**

El contrato podrá modificarse en base a lo señalado en el numeral 4.4.3 de la cláusula cuarta del presente instrumento, pudiendo modificarse el monto mensual sujeto a disponibilidad presupuestaria.

Las modificaciones señaladas serán aprobadas mediante acto administrativo del Ministerio, el cual surtirá sus efectos a su total tramitación.

**DÉCIMA PRIMERA: GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DE CONTRATO**

En este acto y como garantía de fiel cumplimiento del contrato, se hace entrega de la Póliza de Garantía N° 11476-00, emitida por "Contemporánea Seguros Generales", la cual cumple con los requisitos establecidos en las bases de licitación,

En caso de hacerse efectiva la garantía, deberá ser repuesta por el Operador en un plazo no superior a 10 (diez) 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 la cláusula novena de 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 10 (diez) días hábiles siguientes a la notificación por parte de la Secretaría Regional, comunicando la total tramitación del documento que apruebe la modificación. En este caso, el nuevo instrumento deberá tener una vigencia que exceda en, a lo menos, en 60 días corridos el plazo de vigencia de la prórroga del contrato.

#### **DÉCIMA SEGUNDA: DISCREPANCIAS DURANTE LA VIGENCIA DEL CONTRATO**

Si durante la vigencia del contrato se produjeran diferencias respecto a su cumplimiento, 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.

#### **DÉCIMA TERCERA: CESIÓN Y DE SUBCONTRATACIÓN**

Se prohíbe estrictamente la subcontratación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros regulados en el presente contrato.

En cuanto a la cesión de los derechos derivados de la suscripción del presente contrato, ésta se permitirá, previa autorización del Ministerio.

#### **DÉCIMA CUARTA: TÉRMINO ANTICIPADO DEL CONTRATO**

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones 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 de Transportes y Telecomunicaciones debe comunicar el término anticipado por escrito, fijándose un plazo de 15 (quince) días hábiles, contados desde la fecha de recepción de dicha notificación por parte del contratado, 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.

#### **DÉCIMA QUINTA: OBLIGACIONES LABORALES**

El Contratado será el exclusivo empleador del personal que destine al cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente contrato. El Ministerio no tiene ni tendrá vínculo laboral ni jurídico alguno con dicho personal, por lo que corresponderá al Contratado toda responsabilidad laboral, civil o penal, respecto de su personal y de aquel que contrate a su nombre para la prestación de los servicios. A su turno, el Ministerio no será responsable por cualquier accidente de trabajo y/o todo riesgo o daño que pudiere producirse con motivo u ocasión del contrato que se suscribe.

#### **DÉCIMA SEXTA: NOMBRAMIENTO**

El nombramiento de doña Gloria Hutt Hesse como Ministra de Transportes y Telecomunicaciones consta en Decreto Supremo N° 413, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, de fecha 11 de marzo de 2018.

#### **DÉCIMA SÉPTIMA: COMPETENCIAS**

Para todos los efectos legales derivados del presente contrato, las partes fijan su domicilio en la ciudad y comuna de Santiago y se someten a la competencia de sus Tribunales Ordinarios de Justicia, sin perjuicio de las funciones que le competen a la Contraloría General de la República.

#### **DÉCIMA OCTAVA: EJEMPLARES**

El presente contrato se extiende en dos ejemplares, del mismo tenor y fecha, quedando uno en poder de cada una de las partes.

**FDO. GLORIA HUTT HESSE, MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES; FDO. SANTIAGO SIGLIC BRITO**

#### **ANEXOS**

#### **ANEXO N°1: INFORMACIÓN DEL SERVICIO**

##### **a) Servicios:**

El detalle del servicio contratado es el que se indica en la siguiente tabla.

<b>Servicio</b>	<b>Longitud (KM)</b>	<b>Sentido</b>	<b>Origen</b>	<b>Destino</b>
201	12,30	Ida	Pacífico Norte	Bellavista
201	12,60	Regreso	Bellavista	Pacífico Norte

Los kilómetros totales anuales para poder cumplir lo descrito en el numeral f) y g) del Anexo N°1 se detallan en la siguiente tabla:

<b>Servicio</b>	<b>Kilómetros Totales Anuales</b>
201	265.308

##### **b) Flota mínima:**

La flota mínima que permite la prestación del servicio contratado se indica en la siguiente tabla.

Servicio	Flota
201	6
Reserva	1
<b>Total</b>	<b>7</b>

**c) Antigüedad de la Flota:**

La antigüedad máxima de los vehículos con lo que se prestará el servicio será de 10 años.

**d) Tarifas por servicio**

La tarifa adulta inicial del servicio será de \$340, la que podrá ser reajustada por el polinomio descrito en el contrato de otorgamiento de subsidio a la fecha de inicio de prestación efectiva del servicio.

La nueva tarifa calculada en base al polinomio será informada por la Secretaría Regional Ministerial, con a lo menos 10 días corridos antes de su implementación.

**e) Recorridos**

DETALLE DEL SERVICIO (201 - IDA)			
Servicio	Sentido	Origen	Destino
201	IDA	PACÍFICO NORTE	BELLAVISTA
<b>INICIO DEL SERVICIO</b>		PACIFICO NORTE	
<b>IN DEL SERVICIO</b>		Sin Nombre, costado garaje municipal, Tocopilla	
DETALLE DE TRAZADO			
Nro.	CALLE	COMUNA	
1	RAMADITAS PACIFICO NORTE	Tocopilla	
2	ruta 1	Tocopilla	
3	AVENIDA TENIENTE MERINO	Tocopilla	
4	ALMIRANTE RIVEROS	Tocopilla	
5	AVENIDA 18 DE SEPTIEMBRE	Tocopilla	
6	PASAJE ESMERALDA	Tocopilla	
7	MIRAFLORES	Tocopilla	
8	ESMERALDA	Tocopilla	
9	TENIENTE URIBE	Tocopilla	
10	AVENIDA 18 DE SEPTIEMBRE	Tocopilla	
11	SANTA ROSA	Tocopilla	
12	ESMERALDA	Tocopilla	
13	WASHINGTON	Tocopilla	
14	21 DE MAYO	Tocopilla	
15	MANUEL RODRIGUEZ	Tocopilla	
16	AVENIDA ARTURO PRAT	Tocopilla	
17	POLICARPO TORO	Tocopilla	
18	P.LYNCH	Tocopilla	
19	EL TENIENTE	Tocopilla	
20	PARINACOTA	Tocopilla	
21	PASAJE PUYEHUE	Tocopilla	
22	AVENIDA POTRERILLOS	Tocopilla	
23	LA EXÓTICA	Tocopilla	
24	RANCAGUA	Tocopilla	
25	AVENIDA DOCTOR GUZMÁN	Tocopilla	
26	ruta 1	Tocopilla	

LETRERO ÚNICO DE RECORRIDO (LUR)
RAMADITAS
AVENIDA TENIENTE MERINO
AVENIDA 18 DE SEPTIEMBRE
ESMERALDA
21 DE MAYO
AVENIDA ARTURO PRAT
P. LYNCH
AVENIDA POTRERILLOS

**DETALLE DEL SERVICIO (201 - REGRESO)**

Servicio	Sentido	Origen	Destino
201	REGRESO	BELLAVISTA	PACÍFICO NORTE

<b>INICIO DEL SERVICIO</b>	Sin Nombre, costado garaje municipal, Tocopilla
<b>FIN DEL SERVICIO</b>	Recinto ajeno a la vía pública

DETALLE DE TRAZADO		
Nro.	CALLE	COMUNA
1	RUTA 1	Tocopilla
2	AVENIDA DOCTOR GUZMÁN	Tocopilla
3	ANDINA	Tocopilla
4	AVENIDA POTRERILLOS	Tocopilla
5	PASAJE PUYEHUE	Tocopilla
6	PARINACOTA	Tocopilla
7	EL TENIENTE	Tocopilla
8	P. LYNCH	Tocopilla
9	POLICARPO TORO	Tocopilla
10	AVENIDA DOCTOR GUZMÁN	Tocopilla
11	AVENIDA ARTURO PRAT	Tocopilla
12	SERRANO	Tocopilla
13	21 DE MAYO	Tocopilla
14	BOLIVAR	Tocopilla
15	GUILLERMO MATTA	Tocopilla
16	ANIBAL PINTO	Tocopilla
17	21 DE MAYO	Tocopilla
18	FREIRE	Tocopilla
19	GUILLERMO MATTA	Tocopilla
20	CHORRILLOS	Tocopilla
21	AVENIDA 18 DE SEPTIEMBRE	Tocopilla
22	JULIO MONTT SALAMANCA	Tocopilla
23	TENIENTE URIBE	Tocopilla
24	6 PONIENTE	Tocopilla
25	IQUIQUE	Tocopilla
26	CHORRILLOS	Tocopilla
27	SAN FELIPE	Tocopilla
28	ORELLA	Tocopilla
29	AVENIDA TENIENTE MERINO	Tocopilla
30	RUTA 1	Tocopilla
31	RAMADITAS	Tocopilla
32	CALETA BUENA	Tocopilla
33	URCO	Tocopilla
34	PUNTA ARENAS	Tocopilla

LETRERO ÚNICO DE RECORRIDO (LUR)
AVENIDA POTRERILLOS
P. LYNCH
AVENIDA ARTURO PRAT
21 DE MAYO
GUILLERMO MATTA
JULIO MONTT SALAMANCA
ALMIRANTE RIVEROS
RAMADITAS

**f) Frecuencias Período Normal**

PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (201 - IDA)							
<b>1. Descripción del Servicio</b>							
Servicio	Sentido	Origen		Destino		Estacionalidad	
201	IDA	PACÍFICO NORTE		BELLAVISTA		NORMAL	
<b>2. Frecuencias</b>							
Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	4				
8	08:00-08:59	Alta	3				
9	09:00-09:59	Alta	3	Alta	2	Alta	1
10	10:00-10:59	Media	3	Media	2	Media	1
11	11:00-11:59	Media	3	Baja	2	Baja	1
12	12:00-12:59	Media	3	Media	2	Media	1
13	13:00-13:59	Alta	4	Alta	2	Alta	1
14	14:00-14:59	Media	3	Media	2	Media	1
15	15:00-15:59	Media	3	Baja	2	Baja	1
16	16:00-16:59	Media	3	Baja	2	Baja	1
17	17:00-17:59	Alta	4	Media	2	Media	1
18	18:00-18:59	Alta	2	Alta	2	Alta	1
19	19:00-19:59						
20	20:00-20:59						
21	21:00-21:59						
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
<b>Total</b>		-	<b>38</b>	-	<b>20</b>	-	<b>10</b>

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (201 - REG)**

**1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
201	REGRESO	BELLAVISTA	PACIFICO NORTE	NORMAL

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	4				
8	08:00-08:59	Alta	3				
9	09:00-09:59	Alta	3	Alta	2	Alta	1
10	10:00-10:59	Media	3	Media	2	Media	1
11	11:00-11:59	Media	3	Baja	2	Baja	1
12	12:00-12:59	Media	3	Media	2	Media	1
13	13:00-13:59	Alta	4	Alta	2	Alta	1
14	14:00-14:59	Media	3	Media	2	Media	1
15	15:00-15:59	Media	3	Baja	2	Baja	1
16	16:00-16:59	Media	3	Baja	2	Baja	1
17	17:00-17:59	Alta	4	Media	2	Media	1
18	18:00-18:59	Alta	2	Alta	2	Alta	1
19	19:00-19:59						
20	20:00-20:59						
21	21:00-21:59						
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
<b>Total</b>		-	<b>38</b>	-	<b>20</b>	-	<b>10</b>

**g) Frecuencias Período Estival**

PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (201 - IDA)							
<b>1. Descripción del Servicio</b>							
Servicio	Sentido	Origen		Destino		Estacionalidad	
201	IDA	PACÍFICO NORTE		BELLAVISTA		ESTIVAL	
<b>2. Frecuencias</b>							
Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	2				
8	08:00-08:59	Alta	2				
9	09:00-09:59	Alta	2	Alta	2	Alta	1
10	10:00-10:59	Media	2	Media	2	Media	1
11	11:00-11:59	Media	2	Baja	2	Baja	1
12	12:00-12:59	Media	2	Media	2	Media	1
13	13:00-13:59	Alta	2	Alta	2	Alta	1
14	14:00-14:59	Media	2	Media	2	Media	1
15	15:00-15:59	Media	2	Baja	2	Baja	1
16	16:00-16:59	Media	2	Baja	2	Baja	1
17	17:00-17:59	Alta	2	Alta	2	Alta	1
18	18:00-18:59	Media	2	Media	2	Media	1
19	19:00-19:59						
20	20:00-20:59						
21	21:00-21:59						
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
<b>Total</b>		-	<b>24</b>	-	<b>20</b>	-	<b>10</b>

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (201 - REG)**

**1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
201	REGRESO	BELLAVISTA	PACÍFICO NORTE	ESTIVAL

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	2				
8	08:00-08:59	Alta	2				
9	09:00-09:59	Alta	2	Alta	2	Alta	1
10	10:00-10:59	Media	2	Media	2	Media	1
11	11:00-11:59	Media	2	Baja	2	Baja	1
12	12:00-12:59	Media	2	Media	2	Media	1
13	13:00-13:59	Alta	2	Alta	2	Alta	1
14	14:00-14:59	Media	2	Media	2	Media	1
15	15:00-15:59	Media	2	Baja	2	Baja	1
16	16:00-16:59	Media	2	Baja	2	Baja	1
17	17:00-17:59	Alta	2	Alta	2	Alta	1
18	18:00-18:59	Media	2	Media	2	Media	1
19	19:00-19:59						
20	20:00-20:59						
21	21:00-21:59						
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
<b>Total</b>		-	<b>24</b>	-	<b>20</b>	-	<b>10</b>

## Anexo N° 2: NORMAS GRÁFICAS LETREROS INFORMACIÓN PARA USUARIOS.

Información en buses

### LUR

El Letrero Único de Recorrido (LUR) identifica el servicio y describe la ruta a través de nombres de hitos del recorrido, ejes principales y nombre del destino. Su tamaño es de 70 x 35cm. El tablero del LUR se compone de la nomenclatura (1), nombre del destino (2) y los hitos principales (3) por los cuales se desarrolla. El LUR debe realizarse para la descripción de los recorridos de ida y vuelta.

El fondo de la nomenclatura del servicio siempre es el del color de la línea. El nombre del destino se escribe en color negro sobre fondo blanco. La vía principal del recorrido se escribe en texto blanco sobre fondo negro y los hitos principales del recorrido se escriben en dos renglones, con fondo de color gris.

La nomenclatura se ocupa siempre con el número de la línea y su fondo corresponde al de los colores significativos de cada una de las líneas. El fondo de color es igual para todas las variantes en una misma línea tanto en sentido de ida como de vuelta.

La descripción del recorrido debe garantizar una continuidad lógica en el desarrollo de la ruta. En la figura 4 Ubicación se muestra la disposición del LUR en la parte frontal superior izquierda del parabrisas del vehículo.



Ubicación



Información en buses

### LUR

Algunos ejemplos de LUR para todas las líneas se presentan a continuación.

Ida



Vuelta



En la figura 1 se muestra la división de los campos para cada uno de los tipos de información, así como los detalles de las especificaciones para cada uno de los tipos de contenidos. En la figura 2 se muestran algunas especificaciones adicionales.

El tablero se debe empotrar en una estructura fija que permita su fácil recambio y al mismo tiempo la fijación de manera perpendicular (no inclinados). Estas estructuras de soporte deben ser resistentes al movimiento.

La iluminación de los LUR debe ser de manera uniforme a lo largo de la superficie del tablero evitando la presencia de fuertes concentraciones de luz o penumbras.

La fuente luminosa no debe ocultar el LUR ni alguna de sus partes, así mismo la luz debe dirigirse hacia el tablero y no hacia el panorámico para evitar destellos o reflejos inconvenientes para los usuarios. La iluminación debe permitir la correcta visibilidad al momento de carecer de luz natural.



Especificaciones técnicas para todos los LUR  
Lámina de acrílico: color blanco de mínimo e= 3mm.  
Vinilo adhesivo: Vinilo opaco de alta adherencia y larga duración, lavable, con protección UV, resistente al agua, intemperie y humedad ambiente.

## Carrocena de buses Adhesivos externos | Tarifas

Este adhesivo indica el tipo de tarifa y el costo asociado según sea estudiante, adulto o adulto mayor. Se utilizan en la parte inferior izquierda del panorámico. También se ubican en la parte superior del primer ventanal junto a la puerta de ingreso.

Los adhesivos son cuadrados de 15 cm de lado y se emplean en color negro y blanco.

En la figura 3 Vista general se muestran las dimensiones y apariencia general de la pieza.

En la figura 4 Vista esquemática se muestran los detalles de ubicación, tamaño y disposición de los componentes de tipografía. En la figura 5 Ubicación se muestra el ejemplo de la disposición de los elementos en un vehículo.

Especificaciones técnicas adhesivo carrocerías  
Vinilo adhesivo: Vinilo opaco de alta adherencia y larga duración, lavable, con protección UV, resistente al agua, intemperie y humedad ambiente.

### Vista general



### Vista esquemática

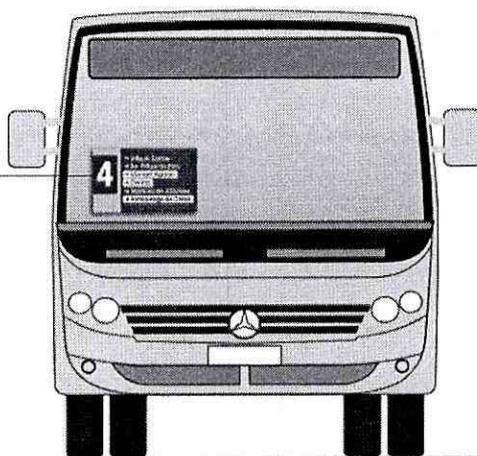


### Ubicación



LETRERO DE CORTESÍA  
Ubicación

Los letreros deben ubicarse en una estructura diseñada para portar el letrero de manera visible y en el costado inferior izquierdo del parabrisas.



p5

**2°. IMPÚTESE** el gasto que irroque el presente acto administrativo, al siguiente ítem:

La suma mensual de \$20.000.000.- (veinte millones de pesos chilenos), por 36 meses, equivalentes a un máximo de \$48.000.000.- (cuarenta y ocho millones de pesos chilenos), al ítem 24-01-512, del Programa 06, del presupuesto disponible para el año 2020 de la Secretaría y Administración General de Transportes de acuerdo a la Ley de Presupuestos N° 21.192, en tanto los saldos del precio a pagar durante los años 2021, 2022 y 2023 se imputarán al ítem que corresponda al presupuesto de dichos años, siempre y cuando se contemplen los recursos suficientes para ese fin.

**3°. NOTIFÍQUESE** el presente acto administrativo, al contratado, don Santiago Siglic Brito.

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

**POR ORDEN DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA**

**ANÓTESE Y PUBLÍQUESE EN EL SITIO WEB**

((<http://www.dtpr.gob.cl>))



*Gloria Hutt Hesse*

**GLORIA HUTT HESSE**  
**MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**

JGC/JDC/GSW/XBM/AAR/PSS/MWP/ASC/CGC/PSD/MRO/DZV/RVR/FSA

**DISTRIBUCIÓN:**

- Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de Región de Antofagasta.
- División Legal de la Subsecretaría de Transportes.
- División de Transporte Público Regional.
- Oficina de Partes.

**"CONTRATO DE OTORGAMIENTO DE SUBSIDIO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE CONECTIVIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO RURAL EN LA REGIÓN DE ANTOFAGASTA, COMUNA DE TOCOPILLA, ID CTR0030.**

En Santiago, República de Chile, a 22 de julio de 2020, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante e indistintamente "el Ministerio", representado por la Ministra, doña Gloria Hutt Hesse, cédula nacional de identidad número 6.069.264-5, ambos domiciliados en calle Amunátegui N° 139, de la comuna y ciudad de Santiago; y don Santiago Siglic Brito, cédula de identidad N° 8.379.158-6, domiciliado en La Florida 09, Villa Azul, comuna y Región de Antofagasta, en adelante e indistintamente el "Operador", el "Contratado", han convenido el siguiente contrato:

**CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES**

Los Subsidios del programa de Conectividad al Transporte Público Rural, son ejecutados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante "el Ministerio" ya sea directamente o, a través de los Municipios, las Intendencias, las Gobernaciones, los Ministerios, u otras entidades públicas. Estos subsidios se establecen dentro del denominado Programa de Apoyo al Transporte Regional, a que se refiere el artículo 5° de la Ley N° 20.378.

Su objetivo es brindar, mediante el transporte público remunerado de pasajeros, conectividad a los habitantes de zonas rurales y aquellas en donde la población no supere los 30.000 habitantes, con estándares de servicio superiores a los existentes, el constituirse en una herramienta que permita optimizar los recursos asignados a los subsidios entregados en virtud de la ley N° 20.378, razones que hacen necesario que el Estado otorgue subsidio de conectividad al transporte público rural en la localidad a que se refiere el presente acto administrativo.

El Ministerio considerando la necesidad de que el Estado otorgue subsidio de conectividad al transporte público rural en la localidad de Tocopilla, estima pertinente iniciar el correspondiente proceso de licitación pública.

**CLÁUSULA SEGUNDA: DISPOSICIONES GENERALES**

**2.1 DEFINICIONES**

Para efecto del presente contrato las palabras y expresiones tendrán el significado que se les ha dado en las bases de licitación aprobadas mediante el Decreto Exenta N° 140, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

## **2.2 ATRIBUCIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES Y DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL OPERADOR DE TRANSPORTE**

### **2.2.1 ATRIBUCIONES DEL MINISTERIO**

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

- a) Regular los servicios de transporte público de pasajeros.
- b) Definir el estándar de calidad para la prestación de los servicios.
- c) Supervigilar al operador de transporte, así como el desarrollo de labores orientadas a asegurar la correcta ejecución de los servicios, sin perjuicio de las facultades de fiscalización que correspondan a otras entidades competentes.
- d) Coordinar a los diferentes actores del sistema.
- e) Verificar el cumplimiento de las condiciones de operación en conformidad a los estándares establecidos.
- f) Exigir al Operador de Transporte la información que razonablemente considere necesaria para verificar la correcta ejecución de los servicios prestados, en los formatos que el Ministerio establezca al efecto.
- g) Exigir que dicha información sea entregada en conformidad con los estándares y características exigibles, según la regulación aplicable al contrato.
- h) Exigir al Operador de Transporte el acceso de personal de fiscalización y/o a quien el Ministerio designe, a los buses e instalaciones que aquel emplee para el desarrollo del servicio objeto de la presente contratación, con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en las respectivas bases de licitación y/o contrato, así como el cumplimiento de la normativa vigente. El acceso transitorio se acotará a la ejecución o desarrollo de los protocolos de fiscalización y supervigilancia que corresponda según el caso.
- i) Impartir al Operador de Transporte las instrucciones necesarias para resguardar el servicio frente a incumplimientos, y las necesarias para otorgar una mejora continua en los servicios y experiencia de viajes de los usuarios.
- j) Solicitar, recopilar y sistematizar la información relativa al funcionamiento del servicio objeto del presente contrato, que permitan evaluar el funcionamiento y el cumplimiento del mismo.
- k) Proyectar, diseñar y planificar el mejoramiento continuo de los servicios.
- l) Facilitar las condiciones para que el Operador de Transporte pueda realizar propuestas de mejoramiento de los servicios, efectuar los análisis necesarios y pronunciarse sobre las aprobaciones que corresponda en conformidad a la normativa vigente.
- m) Coordinar y gestionar con otros organismos de la Administración del Estado, en

el marco de sus atribuciones, las medidas que estime necesarias para velar por la mejor prestación de los servicios y la satisfacción de las necesidades de transporte de los usuarios.

- n) Acordar o exigir, según corresponda, con el Operador de Transporte, modificaciones a las condiciones de operación.
- o) En general, fiscalizar que el Operador de Transporte cumpla con sus obligaciones y aplicar las sanciones que corresponda, conforme a la normativa vigente y a lo previsto en el presente contrato.
- p) El Ministerio, además ejercerá las siguientes funciones a través de la División de Transporte Público Regional o quien corresponda:
  - i.- Realizar labores de apoyo del control y seguimiento del cumplimiento de las obligaciones previstas en el presente contrato.
  - ii.- Informar periódicamente al Operador de Transporte del grado y nivel de cumplimiento de los requisitos, índices e indicadores previstos para los servicios.
  - iii.- Poner a disposición del Operador de Transporte la información que obre en poder del Ministerio, y que aquel pueda razonablemente requerir para la mejor ejecución del servicio de transporte público y para velar por la calidad de los servicios prestados, siempre que dicha información sea susceptible de entregar de conformidad a la normativa vigente.

Cualquiera otra establecida en el presente contrato.

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

### **2.2.2.1 OBLIGACIONES DEL OPERADOR DE TRANSPORTE**

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

- a) Prestar el servicio de transporte público a lo menos con los estándares de calidad, permanencia, continuidad y seguridad establecidos en este contrato.
- b) Velar por la calidad y continuidad de los servicios y por su correcta ejecución.
- c) Cumplir con las normas legales, reglamentarias y contractuales que regulan la prestación de los servicios de transporte, en especial, aquellas que regulan las condiciones de seguridad de la conducción y la atención de los pasajeros.
- d) Efectuar la programación y ejecutar la operación de los servicios en la forma prevista en este contrato, con el fin de entregar una cobertura adecuada y prevenir el hacinamiento o congestión en los buses, todo lo anterior en los términos y condiciones previstos en el Anexo N° 1 de las respectivas bases de licitación.
- e) Adoptar las medidas que la División de Transporte Público Regional o quien

corresponda soliciten de acuerdo a lo indicado en el numeral 2.2.1 letra o), del presente contrato.

- f) Adoptar las medidas necesarias para mejorar y/o restablecer la calidad de los servicios, cuando no se alcancen los niveles previstos en este contrato.
- g) Efectuar el control de la operación de los servicios.
- h) Convenir con el Ministerio el establecimiento y desarrollo de planes o protocolos de acción destinados a velar por el cumplimiento de los indicadores de calidad.
- i) Cumplir y respetar las instrucciones y procedimientos que, de acuerdo a la normativa vigente, dicte el Ministerio.
- j) Disponer en forma permanente de la flota que corresponda de conformidad lo señalado en este contrato, y asumir por su cuenta y riesgo su financiamiento.
- k) Velar porque la flota cumpla a cabalidad con los requisitos establecidos en el presente documento y mantener los vehículos en buenas condiciones de funcionamiento, seguridad y limpieza.
- l) Disponer y mantener en buenas condiciones de funcionamiento los terminales y recintos ajenos a la vía pública, según corresponda, necesarios para garantizar una apropiada gestión de los servicios de transporte.
- m) Disponer y mantener en buenas condiciones de funcionamiento todo el equipamiento, tanto a bordo de los buses como en terminales y recintos ajenos a la vía pública, necesarios para el correcto funcionamiento de los sistemas AVL.
- n) Proporcionar al Ministerio, toda la información que éste le requiera relacionada con el presente contrato, su regulación y las obligaciones que se le imponen, la que deberá ser entregada en los términos y plazos especificados en la solicitud, conforme se determine prudencialmente considerando la naturaleza y cantidad de la información requerida.
- o) Otorgar libre acceso a los funcionarios del Ministerio, a todos los antecedentes que sean necesarios para su labor de fiscalización y control del cumplimiento de las obligaciones emanadas del contrato.
- p) Implementar sistemas de monitoreo de servicio que permitan una constante evaluación de su propio desempeño, recopilar y sistematizar la información que obtengan en la operación diaria de sus servicios, que permita proyectar, diseñar y planificar el mejoramiento continuo de los servicios, y presentar propuestas de mejoras al Ministerio.
- q) Llevar adelante una constante autoevaluación de su propio desempeño, recopilar y sistematizar la información que obtengan en la operación diaria de sus servicios, que permita proyectar, diseñar y planificar el mejoramiento continuo de los servicios, y presentar propuestas de mejoras al Ministerio.

- r) Mantener un sistema AVL operativo, de forma continua en la flota del servicio, según las condiciones establecidas en este contrato.
- s) Velar por la construcción de los archivos de tracking e indicadores, en base a la operación mensual recogida por el Sistema AVL y presentarlos al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones al sitio que ésta determine en fecha, formato y en el plazo determinado por la Resolución Exenta 1247/2015 del Ministerio de Transporte y sus modificaciones.
- t) Transmitir en línea los datos de localización de vehículos a un servidor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- u) Contar con el personal capacitado en lo relativo a la operación del sistema de control de cumplimiento.
- v) Respecto de los subcontratistas que pudieren haber, dar estricto cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 183 A y siguientes del Código del Trabajo, que regula el Trabajo en Régimen de Subcontratación.
- w) Colaborar con el Ministerio en la entrega oportuna de información a los usuarios respecto de modificaciones relevantes en la operación de los servicios.
- x) Gestionar y responder oportunamente las sugerencias y reclamos de los usuarios.
- y) En general, cumplir con toda la legislación y normativa aplicable, así como las instrucciones o comunicaciones enviadas por el Ministerio de conformidad con el contrato de otorgamiento de subsidio.
- z) Velar en forma permanente por la existencia de contrato de trabajo para el personal necesario para cumplir las obligaciones que asume, sin perjuicio de su obligación dispuesta en el presente documento.
- aa) Informar al Ministerio de cualquier fallo o resolución emanadas de entidades competentes, que dé cuenta de la aplicación de cualquier sanción, multa o medida asociada al operador y que se refiera a incumplimientos a la normativa laboral o previsional que involucren al personal necesario para cumplir las obligaciones que se asuman en este contrato.
- bb) Esta información deberá ser entregada al Ministerio en un plazo máximo de 30 días, contados desde que la medida, sanción o multa haya sido notificada.

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

#### **2.2.2.2 DERECHOS DEL OPERADOR DE SERVICIOS**

El operador de transporte, tendrá los siguientes derechos:

- a) Realizar propuestas para optimizar la operación global, tanto en lo concerniente

- a los servicios y operación propia, como aquellas que digan relación con la operación del sistema.
- b) Mantener continua comunicación con el Ministerio.
  - c) Ejercer los demás derechos que le confiere la normativa vigente y el presente contrato.

### **CLÁUSULA TERCERA: OBJETIVO**

El principal objetivo de esta contratación, es contribuir con recursos para fomentar la prestación del servicio de conectividad al transporte público remunerado de pasajeros subsidiados bajo la modalidad terrestre, a la población de los sectores que contempla el servicio ID CTR0030, comuna de Tocopilla, Región de Antofagasta, a fin de mejorar la accesibilidad de sus habitantes a localidades con mayor desarrollo económico y mejor oferta de servicios, velando porque los servicios revistan las características que en adelante se detallan.

### **CLÁUSULA CUARTA: CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO**

#### **4.1 TIPO DE SERVICIO**

El servicio a prestar por el Operador, al que se otorgará subsidio, será el de Transporte Público rural remunerado de pasajeros en la comuna de Tocopilla, Región de Antofagasta, ID CTR0030, según los recorridos y características que se señalan en el Anexo N° 1 de este contrato.

#### **4.2 VIGENCIA DEL CONTRATO**

El contrato tendrá una vigencia de 36 meses, contados desde el inicio del servicio, prorrogables a solicitud del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por un período máximo de 12 meses adicionales, previa autorización del Ministerio de Hacienda.

#### **4.3 INICIO DEL SERVICIO QUE SE SUBSIDIA**

El inicio del servicio será informado por escrito al Operador por la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Antofagasta.

#### **4.4 CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN**

##### **4.4.1 ALCANCE**

El servicio de transporte público rural remunerado de pasajeros, se realizará de acuerdo a lo expresado en el Anexo N° 1 del presente contrato.

#### **4.4.2 INSCRIPCIÓN**

El servicio y los buses con que éste se preste, previo a la fecha de puesta en marcha, deberán estar inscritos en el Registro Nacional de Transporte Público de Pasajeros.

#### **4.4.3 MODIFICACIONES AL SERVICIO**

##### **4.4.3.1 MODIFICACIONES OBLIGATORIAS**

Se podrán realizar modificaciones por el excedente de kilómetros incluidos en la oferta del operador, adicionales a los que por obligación deben cumplir en la operación del servicio, la cual será de un 10% del kilometraje total anual que se indica en el Anexo N° 1 de este contrato, lo que no significará un incremento en el monto del subsidio a percibir por el servicio.

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

La Secretaría Regional comunicará al operador las modificaciones a implementar, las que deberán ponerse en marcha en un período máximo de 10 días hábiles de efectuada la comunicación.

##### **4.4.3.2 MODIFICACIONES POR SOBRE EL EXCEDENTE DE KILÓMETROS**

Por sobre el excedente de kilómetros señalado en el numeral anterior, la Secretaría Regional, desde la fecha de inicio del servicio y por razones justificadas, podrá modificar la frecuencia, trazado, horarios de operación e itinerarios, mediante acto administrativo, lo cual será acordado con el Operador del servicio, siempre y cuando esto no signifique una variación al monto del subsidio.

Cualquier otra modificación que experimenten los servicios, planteada por la Secretaría Regional o solicitada por el Operador, por sobre el excedente de kilómetros ofertado, que pueda significar una modificación de la frecuencia, trazado, 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 del servicio, 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 un 30% del total de éste.

Cualquiera de las modificaciones señaladas en los párrafos anteriores se hará efectiva transcurridos 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.

#### **4.4.3.3 MODIFICACIONES TRANSITORIAS DE LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN**

##### **POR CAUSA SOBREVINIENTE**

La Subsecretaría de Transportes o Secretaría Regional, podrá modificar fundadamente y por un período determinado las condiciones del servicio, 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 4.4.3.2.

##### **POR SITUACIONES DE EMERGENCIA**

La Secretaría 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 cuanto a la modificación de las condiciones de operación del servicio se estará a lo que disponga la Secretaría Regional Ministerial, o las autoridades competentes, según el caso.

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.

#### **4.4.3.4 SOBRE SISTEMAS DE COBRO ELECTRÓNICO DE TARIFAS**

El contratado podrá, durante la vigencia del contrato, incorporar sistemas de cobro electrónico de tarifas previa aprobación del Ministerio. En el caso de incorporar dicho sistema, deberá en todo momento sujetarse a la normativa dictada por el Ministerio en la referida materia.

#### **4.4.4 COMUNICACIONES Y MEDIO DE NOTIFICACIÓN**

El Operador del servicio indica la siguiente dirección de correo electrónico: [ssiglic@hotmail.com](mailto:ssiglic@hotmail.com), a la que se dirigirá la información y notificaciones 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 a la Secretaría Regional, con a lo menos 10 días corridos de anticipación a que se haga efectiva la modificación en la dirección de correo.

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

#### **4.4.5 NORMATIVA APLICABLE**

A la ejecución de los contratos, le son aplicables las disposiciones contenidas en estas respectivas bases de licitación y sus anexos, sus modificaciones, aclaraciones y respuestas a las consultas formuladas, la oferta presentada por el operador, las disposiciones vigentes y las que se dicten en el futuro en relación con las condiciones de operación del servicio de transporte y de utilización de vías, así como aquellas referidas al cumplimiento de normas técnicas y de emisión de contaminantes.

#### **4.5 SOBRE EL PERSONAL DE CONDUCCIÓN**

El operador de transporte contratado, se obliga a contar desde el inicio de la operación y durante toda la vigencia del contrato, al menos con dos conductoras mujeres dentro de su dotación.

##### **4.5.1 PRESENTACIÓN Y COMPORTAMIENTO**

###### **4.5.1.1 PRESENTACIÓN PERSONAL**

En tanto los(as) conductores(as) se encuentren prestando el servicio a que se refiere la presente licitación, deberán encontrarse debidamente uniformados(as). Los(as) conductores(as) deberán tener una vestimenta personal arreglada, ordenada y limpia.

Se prohíbe en la apariencia personal el uso de accesorios o imágenes, que no digan relación con el servicio, en especial con aquellas que lo identifiquen con determinados grupos, políticos o sociales, y que pongan en peligro tanto a su persona como a los pasajeros.

###### **4.5.1.2 UNIFORME**

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

El Operador del servicio deberá entregar a lo menos 2 uniformes completos al año a los(as) conductores(as), 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 de la Secretaría Regional correspondiente.

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

#### **4.5.1.3 IDENTIFICACIÓN**

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

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

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

#### **4.5.1.4 ESTÁNDAR MÍNIMO DE COMPORTAMIENTO**

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

- a) Lenguaje y trato:** Los(as) conductores(as) 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.
- b) Alimentos:** Los(as) conductores(as) no pueden consumir alimentos, mientras se encuentren conduciendo.
- c) Horarios, Rutas y Paradas:** Los(as) conductores(as) deben cumplir con los horarios y rutas que se establecen en la presente licitación. No se encuentran permitidas las desviaciones que este instrumento no autorice.
- d) Seguridad:** Los(as) conductores(as) deben conducir a la defensiva, cumpliendo la normativa de tránsito que los regula, en especial la que se refiere a la velocidad.

#### **4.5.2 SOBRE LAS OBLIGACIONES LABORALES Y PREVISIONALES**

Para todos los efectos legales y obligaciones que se deriven del presente contrato, el Operador tendrá la responsabilidad total y exclusiva sobre el cumplimiento de la

legislación laboral y de seguridad social. El operador deberá tener a disposición de la de la Secretaría Regional, para cuando ésta lo requiera, la nómina del personal de conducción, debiendo dar cumplimiento a la normativa laboral y previsional existente y que se dicte en el futuro.

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

#### **4.6 SOBRE LOS VEHÍCULOS**

El operador de transporte contratado, se obliga a dar inicio y prestar los servicios con los vehículos ofertados, los cuales deben cumplir con todos los requisitos contenidos en los antecedentes de su oferta, y cuya identificación corresponde a las siguientes P.P.U.: LPDJ19-LPDJ20-LCVY38-JWYK96-KGFD98-JWYJ10-KKYD52.

##### **4.6.1 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS**

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

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

El operador 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 preste el servicio de transporte público deberán cumplir con las características que establezca el Anexo N° 2 del presente contrato.
- b) Capacidad: Deberán tener una capacidad mínima total para los buses estándar 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 y antigüedad: No podrá ser vehículo articulado ni de dos pisos.

La antigüedad máxima de los buses en la comuna de Tocopilla no podrá ser superior a lo indicado en el Anexo N°1 del presente contrato.

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. En el caso de buses cuyo año de modelo sea igual o superior al año en que se efectúa el cómputo, corresponderán a una antigüedad cero (0). La antigüedad promedio de la flota se calculará con un decimal.

- 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 del servicio. Como resultado de esta inspección, la Secretaría Regional podrá solicitar el reemplazo, reparación o limpieza de el 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.

#### **4.7 TARIFAS DEL SERVICIO**

Las tarifas 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.

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 adulto establecida en el Anexo N°1, para el servicio 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 a la tarifa adulto que se encuentre vigente para el dicho mes.

La tarifa adulto podrá reajustarse cada 3 meses, de acuerdo a lo señalado en el numeral 4.7.1 del presente contrato.

#### **4.7.1 POLINOMIO DE REAJUSTABILIDAD DE TARIFA MÁXIMA**

Al inicio de la operación y cada tres meses, la tarifa máxima será reajustada, dentro de los primeros quince (15) días hábiles del mes que corresponda, y en conformidad a la siguiente metodología:

##### **4.7.1.1 Factores que Componen la Metodología**

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

Para el precio del petróleo diésel (PD) y precio de neumáticos (PN) se utilizará el valor publicado en el Índice de Precios al Productor (IPP), o el índice que lo remplace, del Instituto Nacional de Estadísticas (INE), o el organismo que lo remplace. El valor del ICMO corresponderá al valor del Índice Costo de Mano de Obra Nominal, o el índice que lo remplace, y el valor del INVA, o el índice que lo remplace, corresponderá al valor de la inversión adicional sobre el valor de reposición de los vehículos de la locomoción colectiva, que también reporte el INE, o el organismo que lo remplace.

##### **4.7.1.2 Metodología de reajustabilidad**

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

$$\Delta V_{j,t} = \frac{V_{j,t} - V_{j,t-3}}{V_{j,t-3}}$$

siendo j = PD, ICMO, PN e INVA y siendo t el período 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.

##### **4.7.1.3 Metodología de Reajustabilidad Aplicada a la Tarifa**

El reajuste de la tarifa adulto, corresponde a su valor del período anterior, ponderado según la suma de los cambios bimensuales 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.

$$T_t = T_{t-2} \times (1 + (\Delta_{PD,t} \times 34\% + \Delta_{ICMO,t} \times 34\% + \Delta_{PN,t} \times 4\% + \Delta_{INVA,t} \times 28\%))$$

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 tres meses que anteceden al período de cálculo mensual (t), donde  $t \geq 3$ .

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

En caso 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.

#### **4.8 SOBRE LA FLOTA**

La flota corresponde al conjunto de vehículos de que dispone el operador para prestar el servicio de transporte público en la comuna de Tocopilla. Se permitirá la libre movilidad de los buses entre los distintos servicios del Operador, sin perjuicio de cumplir las frecuencias individuales de cada uno de éstos (sólo en caso de existir más de un servicio).

El operador de transporte podrá reemplazar los vehículos de su flota, con la autorización de la Secretaría Regional, siempre que se dé cumplimiento a lo siguiente:

- i. Los buses que presten servicios bajo el presente instrumento, podrán reemplazarse por buses de una antigüedad igual o inferior a la de los vehículos reemplazados, con tal de que los vehículos reemplazantes cumplan con los requisitos dimensionales y funcionales que corresponda, y no tengan una antigüedad superior a 10 años, y su capacidad deberá ser igual o superior al bus reemplazado.
- ii. En caso de reemplazo de flota, la flota entrante no podrá tener menor capacidad que la saliente, para dichos efectos se utilizará lo señalado en el D.S. N° 122 de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- iii. Se permitirá disminuir la flota, sin ajuste del monto de subsidio, previa autorización de la Subsecretaría, siempre que la capacidad total de la flota entrante sea un 30% superior a la flota saliente, para dichos efectos se utilizará lo señalado en el D.S. N° 122 de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Los buses que, sin reemplazar a otros, se incorporen a los servicios, no podrán tener una antigüedad superior a 5 años.

#### **4.9 SOBRE LOS TERMINALES O RECINTOS AJENOS A LA VÍA PÚBLICA**

El operador de transporte deberá contemplar un terminal o bien iniciar o terminar su servicio desde lugares ajenos a la vía pública, y deberá 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.

#### **4.10 ESTABLECIMIENTO DE NUEVAS ESTACIONALIDADES**

Para aquellos períodos de tiempo en que las condiciones de operación requieran una modificación en el ordenamiento o calidad de los servicios de transporte público de pasajeros, y no puedan satisfacerse a través de una modificación del programa y estacionalidad vigente, la Secretaría Regional podrá crear una nueva estacionalidad.

La solicitud podrá también ser realizada por el operador de transporte. El Operador deberá realizar la solicitud formal con a lo menos 30 días de anticipación al eventual inicio de la estacionalidad propuesta, lo que deberá ser aprobado o rechazado por la Secretaría Regional.

Nuevas estacionalidades que defina la Secretaría Regional por resolución, no implicarán un aumento o disminución en el monto de subsidio, en la medida que no impliquen la necesidad de aumentar la flota. Además, no presentarán las restricciones de kilómetros comerciales expuestos en los numerales anteriores, para el caso de disminución de kilómetros comerciales, y no podrán tener una extensión superior a 3 meses.

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

#### **5.1 SISTEMA AVL**

El Ministerio controlará la efectiva, correcta y adecuada prestación del servicio de transporte, en las condiciones establecidas en el Anexo N°1, utilizando para ello "Sistemas AVL".

El operador de transporte deberá contar con un sistema de localización automática de vehículos, el cual permitirá conocer de manera remota y en tiempo real la ubicación geográfica de vehículos, usando para ello tecnologías de posicionamiento y de transmisión inalámbrica de datos. El tipo de tecnología de posicionamiento que se utilizará en este caso será "GPS". Lo anterior, deberá estar equipado en la totalidad de la flota inscrita por el Operador.

Los sistemas AVL se registrarán por lo definido en la Resolución N° 1247/2015 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones; así como también, la forma de entrega al referido Ministerio de los datos e información contenida en dichos sistemas o proveniente de ellos.

El operador de transporte deberá supervisar la correcta captura, a través de su sistema AVL, la estandarización de los datos de operación e ingreso de la información en el sistema que el Ministerio defina y la continuidad de la toma de datos a través del sistema de localización automática de vehículos. Además, deberá velar que los datos on line sean transmitidos en línea a un servidor del Ministerio o al que éste defina.

## **5.2 FUNCIONALIDADES DEL SISTEMA AVL**

### **5.2.1 COMPONENTES DEL SISTEMA AVL**

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

- 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) Hardware y software utilizados para captura, manejo y despliegue de datos provenientes del equipamiento embarcado.

### **5.2.2 FUNCIONALIDADES DEL EQUIPAMIENTO EMBARCADO**

El operador deberá cumplir los estándares técnicos para el equipamiento a bordo y la entrega de información, según lo dictado en la Resolución 1247/2015 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones.

## **5.3 DATOS E INFORMACIÓN QUE SE DEBERÁ TRANSMITIR Y PRESENTAR AL MINISTERIO**

El operador de transporte contratado, deberá velar porque se transmitan los datos en línea y también se presente información fuera de línea al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con el contenido general que se presenta en la siguiente tabla.

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

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

N° fila	Descripción general de los datos e información.
	<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 Estándares de Operación y Acreditación<sup>1</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 numeral 5.4 de este contrato.</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 de Transportes y Telecomunicaciones, a través del Sistema AVL, podrá ser utilizada, sin limitación alguna por el mencionado organismo, la Secretaría Regional y los Programas, Divisiones y Unidades de la Subsecretaría de Transportes para el cumplimiento de sus fines.

Los detalles técnicos respecto a la información a presentar, su formato y contenido son los señalados por el Ministerio en la Resolución Exenta 1247/2015 y sus modificaciones.

#### **5.4 INDICADORES DE CUMPLIMIENTO**

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

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

Los indicadores de cumplimiento se detallan a continuación:

##### **5.4.1 INDICADOR DE CUMPLIMIENTO DE LA FRECUENCIA (ICF)**

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

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

- $EE_{dp}^{si}$ : es la cantidad de expediciones exigidas para el servicio  $s$ , sentido  $i$ , el

<sup>1</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

- día  $d^2$ , período  $p$ , de acuerdo al valor indicado en Programa de Operación.
- $EO_{dp}^{si}$ : es la cantidad total de expediciones válidas observadas, para el servicio  $s$ , sentido  $i$ , el día  $d$ , en el período  $p$ .
- $ICF_{dp}^{si}$ : es el indicador de cumplimiento de la frecuencia en el servicio  $s$ , sentido  $i$ , el día  $d$ , en el período  $p$ .
- Parámetro " $\psi$ ", el cual toma los siguientes valores de acuerdo al año de operación.

Año	$\psi$
1 en adelante	0,95

Si el inicio de la operación del servicio objeto del presente contrato corresponde a un día intermedio del mes diferente al primer día calendario, se entenderá que el cambio del parámetro  $\psi$  anual comenzará su aplicación al inicio del mes siguiente al mes en que se cumple la vigencia anual.

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

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

Este valor debe ser redondeado al segundo decimal.

Luego, de acuerdo a lo indicado en el tipo de demanda definida en el Anexo N°1 del presente contrato, se separan los  $ICF_{dp}^{si}$  de acuerdo al parámetro 'Tipo Demanda' del período analizado según indique el Programa de Operaciones, generándose  $n$  (con  $n$  entre 1 y 3) listados de valores de  $ICF_{dp}^{si}$  para el mes analizado: Baja, Media, Alta según existan esos tipos de demanda en el mes analizado.

Posteriormente se calcula para cada listado el promedio simple de cada uno, redondeado al segundo decimal y se procede a utilizar la siguiente formulación:

1. **Si  $0,50 \leq ICF \leq \psi$ ; se procede de la siguiente forma:**
  - $ICF = ICF$
2. **Si  $ICF < 0,50$  se procede de la siguiente forma:**
  - $ICF = 0,50$
3. **Si  $ICF > \psi$  se procede de la siguiente forma:**
  - $ICF = 1$

Para todos los casos los ICF deben ser redondeados al segundo decimal.

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

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

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

<sup>2</sup> Para la definición de día se entenderá que corresponde a todos los días del mes.

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

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

#### **5.4.2 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 puntos de control donde se llevará a cabo la medición de regularidad. Se exigirá que cada servicio-sentido contemple a lo menos tres (3) puntos de control donde se mida regularidad. La ubicación exacta de los tres puntos antes mencionados, y todos aquellos que se añadan con posterioridad deberán ser definidas por la Secretaría Regional, a través de acto administrativo e informadas a la Subsecretaría de Transportes y al operador con a lo menos quince (15) días de anticipación al cambio y tendrán vigencia desde el primer día del mes siguiente al aviso. El correlativo de los puntos de control donde se mide regularidad no podrá variar dentro del mes en curso.

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

Para calcular los intervalos exigidos, para todos los servicios y sentidos, períodos y días, se define:

- $IE_{dp}^{si}$ : Intervalo exigido para el para el servicio  $s$ , sentido  $i$ , el día  $d$ , período  $p$ .
- $EE_{dp}^{si}$ : Cantidad de expediciones exigidas para el servicio  $s$ , sentido  $i$ , el día  $d$ , período  $p$ , de acuerdo al valor indicado en Programa de Operación.

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

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

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

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

##### **5.4.2.2 CÁLCULO DE INTERVALOS OBSERVADOS (IO)**

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

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

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

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

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

#### 5.4.2.3 CÁLCULO DE LA REGULARIDAD DE CADA INTERVALO

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

Luego:

- $IR_{djp}^{si}(C)$ : Indicador de regularidad por el punto de control  $C$  para el servicio  $s$ , sentido  $i$ , el día  $d$ , la pasada  $j$ , en el período  $p$ .
- $IE_{djp}^{si}$ : Intervalo exigido para las pasadas  $j$  en el período  $p$ , correspondiente al período de la expedición a la cual pertenece la pasada  $j$ .
- $Incumplimiento_{djp}^{si}$ : 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 período sin expediciones exigidas, el indicador de regularidad no se calcula, aunque haya expediciones observadas.

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

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

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

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

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

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

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

Finalmente, para cada servicio, sentido y punto de control, se calculará separadamente el promedio simple de los  $IR_{djp}^{si}(C)$  sobre todos los días, pasadas y períodos redondeadas al segundo decimal. El valor promedio se denominará  $IR^{si}(C)$ .

#### 5.4.2.4 CALCULO INDICADOR DE REGULARIDAD

El indicador se obtendrá utilizando lo siguiente:

1. Si  $0,50 \leq IR^{si}(C) \leq 0,85$  se procede de la siguiente forma:
  - o  $IR_M^{si}(C) = IR^{si}(C)$
2. Si  $IR^{si}(C) < 0,50$  se procede de la siguiente forma:
  - o  $IR_M^{si}(C) = 0,50$
3. Si  $IR^{si}(C) > 0,85$  se procede de la siguiente forma:
  - o  $IR_M^{si}(C) = 1$

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

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

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

#### 5.4.3 INDICADOR DE PUNTUALIDAD (IP)

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

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 la Secretaría Regional Ministerial, dada(s) la(s) estacionalidad(es) y tipo de día(s) especificado(s) anteriormente, se definen:

- 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	$IPP_{d1}^{si}(C)$	$TPP_{d2}^{si}(C)$	$IPP_{d2}^{si}(C)$
4	$IPP_{d2}^{si}(C)$	$TPP_{d3}^{si}(C)$	$IPP_{d3}^{si}(C)$
...			
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

En el caso que se decida colocar sólo una pasada programada que corresponde a una expedición de un período de frecuencia mayor a uno, los intervalos anterior y posterior corresponden al intervalo de regularidad exigido de dicho período.

En el caso de una pasada programada que corresponde a una expedición de un período de frecuencia igual a uno, el intervalo anterior y posterior a utilizar será 30 minutos.

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

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

3. Se construyen los intervalos:

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

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

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

4. Se construyen los intervalos:

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

En caso de existir un tiempo de pasada observado  $TPO_{aj}^{si}(C)$  de la LPO incluido en este intervalo, entonces  $IP_{aj}^{si}(C) = 0,5$  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  $TPO_{aj}^{si}(C)$  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  $TPO_{aj}^{si}(C)$  de la LPO actualizada incluido en este intervalo, entonces  $IP_{aj}^{si}(C) = 0,25$  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  $TPO_{aj}^{si}(C)$  incluido en este intervalo, se pasa al punto 6.

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

Se calculará  $IP_M'$  como el promedio simple de los  $IP_{dj}^{st}(C)$ , para todos los tipos de día, servicios, sentidos, pasadas programadas y puntos de control donde la Secretaría Regional ha definido, redondeados al segundo decimal.

El indicador final se obtendrá utilizando lo siguiente:

1. Si  $0,50 \leq IP_M' \leq 0,90$  se procede de la siguiente forma:
  - o  $IP_M = IP_M'$
2. Si  $IP_M' < 0,50$  se procede de la siguiente forma:
  - o  $IP_M = 0,50$
3. Si  $IP_M' > 0,90$  se procede de la siguiente forma:
  - o  $IP_M = 1$

#### 5.4.4 FALLA MASIVA O INDISPONIBILIDAD DE LOS SISTEMAS

En caso de falla masiva del sistema AVL, incumplimientos reiterados o indisponibilidad de los sistemas de recepción y/o procesamiento de datos, el Ministerio a través de las entidades descritas en el numeral 0 de las presentes bases, calculará indicadores a través de muestras en terreno que podrán realizarse en el lugar, fecha y hora que el Ministerio determine y con las metodologías de cálculo aplicables a dichos datos. Las mediciones en terreno tendrán la misma validez que aquellas obtenidas a través del sistema AVL para efectos de lo señalado en el numeral 7.2 de estas bases.

#### 5.4.5 REVISIÓN DE LOS DESCUENTOS

Los indicadores de cumplimiento considerados en los términos de referencia (ICF, ICR 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 comuna experimenta y que son inherentes a la actividad del transporte urbano y/o rural 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 inusuales, accidentes que provocan elevada congestión, entre otros. Cuando estos eventos excepcionales ocurren, los indicadores de cumplimiento se ven afectados de manera negativa, sin reflejar apropiadamente la disposición y esfuerzo del Operador de Transporte por proveer el servicio acordado.

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

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

- 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 períodos específicos que se vean afectados por eventos exógenos y no necesariamente los siguientes a éste, en cuyo caso el operador deberá realizar las acciones necesarias para cumplir con lo señalado en el Anexo N°1 del presente contrato.
- ii) Bajo ninguna circunstancia se podrá empeorar 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, aun teniendo un efecto importante sobre la operación de los buses, tienen una regularidad suficiente como para no considerarlos extraordinarios. Dentro de estas situaciones se pueden mencionar, por ejemplo, fechas con operaciones especiales como Fiestas Patrias, situaciones de congestión agudas en vísperas de Navidad, concentraciones políticas en vísperas de elecciones, etc.
- 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, la Secretaría 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. La Secretaría Regional no podrá excluir más de 72 períodos continuos para el mismo evento, a excepción que el término de esta exclusión sea dentro de un día inhábil, donde se podrá prolongar hasta el día hábil siguiente. En caso de que su extensión sea superior, a los plazos descritos, deberá ajustar el Programa de Operación conforme lo dispuesto en este contrato.

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

#### **CLÁUSULA SEXTA: SOBRE LA FISCALIZACIÓN**

La fiscalización del estricto cumplimiento de lo establecido en el presente instrumento se apoyará principalmente en el sistema AVL y corresponderá al Ministerio, a través de la Secretaría Regional, del Programa de Fiscalización, y/o personal de la División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes.

El operador se obliga a otorgar al Ministerio, todas las facilidades para supervisar y controlar la mantención de todos los aspectos establecidos en este contrato. Asimismo, deberá corregir las observaciones que surjan de tales controles, dentro del plazo que el Ministerio determine.

El Ministerio podrá complementar su labor de fiscalización, mediante elementos o servicios de apoyo a la supervisión de las condiciones de prestación de los servicios establecidas en el contrato, tales como: informes elaborados en base a la información capturada por los sistemas de información y gestión de flota instalados en los vehículos que conforman la flota del operador, u otros servicios de apoyo a la supervisión en terreno.

La supervisión del contrato por parte del Ministerio no obsta al ejercicio de la facultad fiscalizadora de otros organismos públicos con competencia de acuerdo a la naturaleza de los servicios contratados.

### **CLÁUSULA SÉPTIMA: MONTO DEL SUBSIDIO (MS)**

La presente contratación considera el otorgamiento de un subsidio por un monto máximo mensual de \$ 20.000.000 (veinte millones de pesos).

El subsidio a que se refiere el presente numeral excluye la entrega del subsidio a que se refiere el artículo primero transitorio de la Ley N° 20.696 y al subsidio a que se refiere la Resolución Exenta N° 3299, de 2014, y sus modificaciones, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

#### **7.1 AJUSTE DEL MONTO MENSUAL DE SUBSIDIO**

El monto del subsidio mensual se reajustará el mes de enero de cada año, de acuerdo a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor (IPC), en base a los índices entregados por el Instituto Nacional de Estadística (INE) en su página WEB [www.ine.cl](http://www.ine.cl), de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$MS_n = MS_{n-1} \times \left[ 1 + \left( \frac{IPC_{n-1} - IPC_{n-2}}{IPC_{n-2}} \right) \right]$$

Donde:

**MS<sub>n</sub>** corresponde al monto (subsidio mensual u otro monto adicional o descuento mencionado en el presente contrato, que se señale sea reajutable según esta fórmula), durante el año n.

**MS<sub>n-1</sub>** corresponde al monto (subsidio mensual u otro monto adicional o descuento mencionado en el presente contrato, que se señale sea reajutable según esta fórmula), durante el año n-1.

**IPC<sub>n-1</sub>** Es el Índice de Precios al Consumidor del mes de diciembre del año n-1.

**IPC<sub>n-2</sub>** Es el Índice de Precios al Consumidor del mes de diciembre del año n-2 (para el primer cálculo de reajuste, corresponderá al índice del mes anterior al que inició el contrato).

El monto reajustado tiene vigencia a partir del 01 de enero del año n correspondiente.

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

El monto reajustado, será redondeado al múltiplo de \$1.000 (mil pesos chilenos) más cercano.

El reajuste antes señalado será calculado por la División de Transporte Público Regional, e informado al Operador por el equipo DTPR Regional.

## 7.2 FORMULA DE PAGO

El pago mensual se realizará en base a lo informado por el operador de transporte, siempre y cuando coincida con lo calculado por el Ministerio. En caso de existir diferencias, primará el valor calculado por el Ministerio.

El pago se realizará según lo señalado en los numerales anteriores del presente contrato y según la siguiente fórmula de cálculo:

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

Donde,

$$\text{Factor de Pago}_M = (\alpha \times \text{ICF}_M + \beta \times \text{IR}_M + \gamma \times \text{IP}_M)$$

*Subsidio*<sub>0</sub>: es el monto de subsidio mensual indicado en la cláusula séptima del presente acto.

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

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.

Para el *Factor de Pago*<sub>M</sub>, se considerarán los siguientes valores:

Mes	$\alpha$	$\beta$	$\gamma$
1-6	Según lo establecido en marcha blanca		
7 en adelante	0,80	0,1	0,1

Si el inicio de la operación corresponde a un día intermedio del mes diferente al primer día calendario, se entenderá que el cambio de los parámetros  $\alpha$ ,  $\beta$  y  $\gamma$  anual comenzarán su aplicación al inicio del mes siguiente al mes en que se cumple la vigencia anual.

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

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

Al inicio de la operación, se considerará un período de marcha blanca en el control en base a indicadores. Para ello, durante los seis primeros meses de operación, el pago del subsidio tendrá la siguiente formulación:

Mes	$\alpha$	$\beta$	$\gamma$
1 a 3	1,07	0,2	0,06
4 a 6	0,94	0,18	0,06

Si el inicio de la operación corresponde a un día intermedio del mes diferente al primer día calendario, se entenderá que el cambio de los parámetros  $\alpha$ ,  $\beta$  y  $\gamma$  del período de la marcha blanca comenzarán su aplicación al inicio del mes siguiente al mes en que se cumple la vigencia mensual.

Además, en este caso, tanto el primer mes de operación como en el último al término del contrato, el pago del subsidio será proporcional a los días en que efectivamente existió operación bajo esta regulación.

### 7.3 FORMA DE PAGO

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

El monto facturado deberá ser el mismo que el informado al operador vía correo electrónico por la Secretaría Regional. El monto a informado será el que resulte de la aplicación de la Fórmula de Pago contenida en el punto 7.2 del presente contrato.

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 Secretaría Regional.

Las facturas deberán ser extendidas según indica el siguiente cuadro:

#### Datos facturación

<b>Nombre</b>	Subsidio Nacional al Transporte Público
<b>RUT</b>	61.979.750-7
<b>Giro</b>	Administración Pública
<b>Dirección</b>	Amunátegui N°139, Santiago
<b>Glosa</b>	Contrato de otorgamiento de Subsidio de Conectividad al Transporte Público Rural CTR0030

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, podrá reclamar en contra del contenido de la factura, dentro de los 8 (ocho) 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.

### CLÁUSULA OCTAVA: SISTEMAS TECNOLÓGICOS COMPLEMENTARIOS DE APOYO A LA OPERACIÓN.

El operador de transporte contratado, deberá incorporar y mantener operativo durante la vigencia del contrato el siguiente equipamiento:

1. Contador de subida y bajada de pasajeros.
2. Aplicación al usuario con información de los servicios en línea.
3. Dos (2) cámaras de seguridad, por cada bus que compone la flota con la que el operador debe prestar el servicio.

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

<b>AÑO - MES<sup>3</sup></b>	<b>TECNOLOGÍA</b>	<b>% FLOTA CON TECNOLOGÍA IMPLEMENTADA</b>
1 - 1	Contador de subida y bajada de pasajeros.	100%
1 - 1	Aplicación al usuario con información de los servicios en línea.	100%
1 - 1	Dos (2) cámaras de seguridad.	100%

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

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

#### **CLÁUSULA NOVENA: INCUMPLIMIENTOS DEL CONTRATO Y SUS SANCIONES**

Para los efectos del ejercicio de la potestad sancionadora, se ha previsto la aplicación de las siguientes sanciones, toda vez que se verifique alguno de los incumplimientos que se definen en los literales a), b) y c) de esta cláusula:

- Caducidad.
- Amonestación por escrito de carácter grave.
- Amonestación por escrito de carácter leve.

Cuando el infractor pudiese ser sancionado por diversas infracciones por el mismo hecho, de las sanciones posibles, se le impondrá la de mayor gravedad. En caso que estas sean de la misma gravedad, se le impondrá aquella que considera multa de mayor monto pecuniario.

---

<sup>3</sup> Contado desde mes de inicio del servicio de la presente licitación.

**a) De la caducidad del contrato:**

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

	<b>Incumplimiento</b>	<b>Sanción</b>	<b>No obstante sanción anterior</b>
1	<p>La no iniciación o el abandono de la prestación del servicio sin causa justificada, ni aprobada por el Ministerio. Entendiéndose por no iniciación, el haber transcurrido más de 15 días desde la total tramitación del acto que aprueba el contrato sin haber iniciado el servicio. A su vez, por abandono se entiende el hecho de que el servicio presente: un indicador de frecuencia diario del servicio por un mes completo, igual a cero durante cinco o más días consecutivos; o un mes completo con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio, inferior a 0,2; o dos meses continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio, igual o superior a 0,2 e inferior a 0,4.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Término anticipado del contrato.</li> <li>2. Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos de Garantía de fiel cumplimiento de contrato.</li> </ol>	<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 resolución fundada y en tanto se procede a un nuevo proceso licitatorio o de contratación. En este caso, la multa corresponderá al 20% del monto del subsidio mensual a otorgar.</p>
2	<p>La subcontratación del servicio. La cesión del contrato sin autorización previa del Ministerio.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Término anticipado del contrato.</li> <li>2. Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos de Garantía.</li> </ol>	
3	<p>La no instalación del sistema AVL en toda la flota inscrita, a 30 días de iniciada la operación del servicio.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Término anticipado del contrato.</li> <li>2. Cobro de los Instrumentos de Garantía de fiel cumplimiento de contrato.</li> </ol>	
4	<p>La acumulación de veinte (20) amonestaciones por escrito de carácter grave en el período de doce (12) meses.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Término anticipado del contrato.</li> <li>2. Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos de Garantía.</li> </ol>	

5	La no implementación de la tecnología complementaria detallada en el numeral 8 de estas bases de licitación, bajo las condiciones allí descritas, en un plazo de 20 días hábiles posteriores a la fecha máxima acordada para su implementación.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Término anticipado del contrato.</li> <li>2. Cobro de los Instrumentos de Garantía de fiel cumplimiento de contrato.</li> </ol>	
---	---	---	--

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

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

Incumplimiento	Monto Multa
1	<p>La entrega parcial o discordante de la información mencionada en el numeral 5.3 de estas bases de licitación, que impidan el correcto cálculo de indicadores y obtención del Factor de Pago.</p> <p>Cobro de monto equivalente a 50 UF. A contar de la tercera entrega parcial o discordante de la información mencionada en el numeral 5.3 de las presentes bases, cobro de Monto de 100 UF por evento.</p>
2	<p>No realizar la facturación mensual dentro del plazo señalado en el numeral 7.3 de la cláusula séptima de este contrato.</p> <p>Cobro de un monto de 5 UF por día de atraso.</p>
3	<p>Cobro de tarifa superior a la establecida, según lo dispuesto en el numeral 4.7 de la cláusula cuarta del presente contrato.</p> <p>Cobro de un monto de 50 UF por evento.</p>
4	<p>Presentar una flota inferior a la mínima establecida en Anexo N° 1 del presente contrato.</p> <p>Cobro de un monto de 50 UF.</p>
5	<p>La no reposición de las garantías, de acuerdo a lo señalado en la cláusula décima primera de este contrato, por cada dos días de atraso.</p> <p>Cobro de un monto de 5 UF por cada dos días de atraso.</p>
6	<p>La interrupción no autorizada del servicio. Se entenderá por interrupción, el hecho que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio, igual o inferior a 0,05 durante 1 día, o diez días continuos con un indicador de frecuencia promedio diario del servicio inferior a 0,2, o 40 días continuos con un indicador de frecuencia promedio diario del servicio igual o superior a 0,2 e inferior a 0,4, o 60 días continuos con un indicador de frecuencia promedio diario del servicio desde 0,4 y hasta 0,55.</p> <p>Cobro de un monto de 100 UF por cada evento.</p>
7	<p>Incumplimiento sistemático de un período. Se entenderá por incumplimiento sistemático de un período, el hecho que en un período determinado, se presente un indicador mensual de frecuencia, igual o inferior a 0,5. Para el cálculo del indicador anteriormente descrito, se hará un promedio simple por período de los indicadores de frecuencia desagregados de todos los servicios, sentidos, y tipo de día en el mes.</p> <p>Cobro de un monto de 30 UF por cada período con incumplimiento.</p>

8	No supervisar la continuidad del servicio AVL, según lo establecido en el numeral 5.2 de la cláusula quinta de este contrato.	Cobro de un monto de 20 UF por cada evento.
9	En caso de comprobarse que el contratado ha alterado y/o permitido la alteración de los equipos, sistemas y/o de las plataformas de apoyo con que opera, afectando la información declarada en ellos para obtener mayores cumplimientos en la operación mensual de los servicios de transporte prestados.	Cobro de un monto de 40 UF por cada evento.
10	En caso de comprobarse que la información de tracking, expediciones o indicadores mensuales entregados, resulten discordantes con medios de prueba válidos para el Ministerio (ej. Actas de Fiscalización entre otros), y que los resultados de cumplimiento mensual resultan ser inferiores a los informados.	Cobro de un monto de 40 UF por cada evento.
11	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 tres (3) meses.	Cobro de un monto de 20 UF.

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

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

<b>Incumplimiento</b>		<b>Monto Multa</b>
1	La no presentación de la información de tracking e indicadores según lo establecido en la cláusula quinta de este contrato, dentro de plazo que establecerá la Secretaría Regional.	Cobro de un monto de 5 UF por cada día de atraso.
2	La entrega de información con errores de integridad que no afecten el cálculo de indicadores, según lo establecido en la Resolución Exenta 1247 de 2015 ya señalada y sus modificaciones.	Cobro de un monto de 10 UF por cada error de integridad.
3	Todo otro incumplimiento que no sea susceptible de ser sancionado con la caducidad o amonestación por escrito de carácter grave establecidas precedentemente, será sancionado por la Secretaría Regional con la medida de amonestación por escrito, previo proceso administrativo, salvo aquellos incumplimientos cuya infracción esté expresamente establecida en el D.S. N° 212 de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.	Cobro de un monto de 5 UF.

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

**d) De las multas:**

Las multas aplicadas al operador de transporte serán descontables del estado de pago del subsidio correspondiente al mes en que se notifique la resolución que le pone término al procedimiento administrativo sancionatorio imponiendo la sanción o al mes siguiente.

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

Las sanciones establecidas en los párrafos precedentes serán aplicables al operador, aun cuando la falta sea imputable personalmente a la acción u omisión de un conductor o personal del servicio o dueño del vehículo. Por lo tanto, el operador es responsable directo y en forma indelegable del fiel cumplimiento de todos los aspectos que involucra el buen servicio a que se obligan de acuerdo a las disposiciones del presente contrato.

**CLÁUSULA DÉCIMA: MODIFICACIÓN DEL CONTRATO**

El contrato podrá modificarse en base a lo señalado en el numeral 4.4.3 de la cláusula cuarta del presente instrumento, pudiendo modificarse el monto mensual sujeto a disponibilidad presupuestaria.

Las modificaciones señaladas serán aprobadas mediante acto administrativo del Ministerio, el cual surtirá sus efectos a su total tramitación.

**DÉCIMA PRIMERA: GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DE CONTRATO**

En este acto y como garantía de fiel cumplimiento del contrato, se hace entrega de la Póliza de Garantía N° 11476-00, emitida por "Contemporánea Seguros Generales", la cual cumple con los requisitos establecidos en las bases de licitación,

En caso de hacerse efectiva la garantía, deberá ser repuesta por el Operador en un plazo no superior a 10 (diez) 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 la cláusula novena de 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 10 (diez) días hábiles siguientes a la notificación por parte de la Secretaría Regional, comunicando la total tramitación del documento que apruebe la modificación. En este caso, el nuevo instrumento deberá tener una vigencia que exceda en, a lo menos, en 60 días corridos el plazo de vigencia de la prórroga del contrato.

#### **DÉCIMA SEGUNDA: DISCREPANCIAS DURANTE LA VIGENCIA DEL CONTRATO**

Si durante la vigencia del contrato se produjeran diferencias respecto a su cumplimiento, 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.

#### **DÉCIMA TERCERA: CESIÓN Y DE SUBCONTRATACIÓN**

Se prohíbe estrictamente la subcontratación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros regulados en el presente contrato.

En cuanto a la cesión de los derechos derivados de la suscripción del presente contrato, ésta se permitirá, previa autorización del Ministerio.

#### **DÉCIMA CUARTA: TÉRMINO ANTICIPADO DEL CONTRATO**

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones 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 de Transportes y Telecomunicaciones debe comunicar el término anticipado por escrito, fijándose un plazo de 15 (quince) días hábiles, contados desde la fecha de recepción de dicha notificación por parte del contratado, 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.

#### **DÉCIMA QUINTA: OBLIGACIONES LABORALES**

El Contratado será el exclusivo empleador del personal que destine al cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente contrato. El Ministerio no tiene ni tendrá vínculo laboral ni jurídico alguno con dicho personal, por lo que corresponderá al Contratado toda responsabilidad laboral, civil o penal, respecto de su personal y de aquel que contrate a su nombre para la prestación de los servicios. A su turno, el Ministerio no será responsable por cualquier accidente de trabajo y/o todo riesgo o daño que pudiere producirse con motivo u ocasión del contrato que se suscribe.

#### **DÉCIMA SEXTA: NOMBRAMIENTO**

El nombramiento de doña Gloria Hutt Hesse como Ministra de Transportes y Telecomunicaciones consta en Decreto Supremo N° 413, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, de fecha 11 de marzo de 2018.

#### **DÉCIMA SÉPTIMA: COMPETENCIAS**

Para todos los efectos legales derivados del presente contrato, las partes fijan su domicilio en la ciudad y comuna de Santiago y se someten a la competencia de sus Tribunales Ordinarios de Justicia, sin perjuicio de las funciones que le competen a la Contraloría General de la República.

**DÉCIMA OCTAVA: EJEMPLARES**

El presente contrato se extiende en dos ejemplares, del mismo tenor y fecha, quedando uno en poder de cada una de las partes.



**GLORIA HUTT HESSE  
MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**



**SANTIAGO SIGLIC BRITO**

8.379.158-6

## **ANEXOS**

### **ANEXO N°1: INFORMACIÓN DEL SERVICIO**

#### **a) Servicios:**

El detalle del servicio contratado es el que se indica en la siguiente tabla.

<b>Servicio</b>	<b>Longitud (KM)</b>	<b>Sentido</b>	<b>Origen</b>	<b>Destino</b>
201	12,30	Ida	Pacífico Norte	Bellavista
201	12,60	Regreso	Bellavista	Pacífico Norte

Los kilómetros totales anuales para poder cumplir lo descrito en el numeral f) y g) del Anexo N°1 se detallan en la siguiente tabla:

<b>Servicio</b>	<b>Kilómetros Totales Anuales</b>
201	265.308

#### **b) Flota mínima:**

La flota mínima que permite la prestación del servicio contratado se indica en la siguiente tabla.

<b>Servicio</b>	<b>Flota</b>
201	6
Reserva	1
<b>Total</b>	<b>7</b>

#### **c) Antigüedad de la Flota:**

La antigüedad máxima de los vehículos con lo que se prestará el servicio será de 10 años.

#### **d) Tarifas por servicio**

La tarifa adulta inicial del servicio será de \$340, la que podrá ser reajustada por el polinomio descrito en el contrato de otorgamiento de subsidio a la fecha de inicio de prestación efectiva del servicio.

La nueva tarifa calculada en base al polinomio será informada por la Secretaría Regional Ministerial, con a lo menos 10 días corridos antes de su implementación.

### e) Recorridos

DETALLE DEL SERVICIO (201 - IDA)			
<b>Servicio</b>	<b>Sentido</b>	<b>Origen</b>	<b>Destino</b>
201	IDA	PACÍFICO NORTE	BELLAVISTA
<b>INICIO DEL SERVICIO</b>		PACIFICO NORTE	
<b>IN DEL SERVICIO</b>		Sin Nombre, costado garaje municipal, Tocopilla	
DETALLE DE TRAZADO			
Nro.	CALLE	COMUNA	
1	RAMADITAS PACIFICO NORTE	Tocopilla	
2	ruta 1	Tocopilla	
3	AVENIDA TENIENTE MERINO	Tocopilla	
4	ALMIRANTE RIVEROS	Tocopilla	
5	AVENIDA 18 DE SEPTIEMBRE	Tocopilla	
6	PASAJE ESMERALDA	Tocopilla	
7	MIRAFLORES	Tocopilla	
8	ESMERALDA	Tocopilla	
9	TENIENTE URIBE	Tocopilla	
10	AVENIDA 18 DE SEPTIEMBRE	Tocopilla	
11	SANTA ROSA	Tocopilla	
12	ESMERALDA	Tocopilla	
13	WASHINGTON	Tocopilla	
14	21 DE MAYO	Tocopilla	
15	MANUEL RODRIGUEZ	Tocopilla	
16	AVENIDA ARTURO PRAT	Tocopilla	
17	POLICARPO TORO	Tocopilla	
18	P.LYNCH	Tocopilla	
19	EL TENIENTE	Tocopilla	
20	PARINACOTA	Tocopilla	
21	PASAJE PUYEHUE	Tocopilla	
22	AVENIDA POTRERILLOS	Tocopilla	
23	LA EXÓTICA	Tocopilla	
24	RANCAGUA	Tocopilla	
25	AVENIDA DOCTOR GUZMÁN	Tocopilla	
26	ruta 1	Tocopilla	

LETRERO ÚNICO DE RECORRIDO (LUR)
RAMADITAS
AVENIDA TENIENTE MERINO
AVENIDA 18 DE SEPTIEMBRE
ESMERALDA
21 DE MAYO
AVENIDA ARTURO PRAT
P. LYNCH
AVENIDA POTRERILLOS

**DETALLE DEL SERVICIO (201 - REGRESO)**

Servicio	Sentido	Origen	Destino
201	REGRESO	BELLAVISTA	PACÍFICO NORTE

<b>INICIO DEL SERVICIO</b>	Sin Nombre, costado garaje municipal, Tocopilla
<b>FIN DEL SERVICIO</b>	Recinto ajeno a la vía pública

DETALLE DE TRAZADO		
Nro.	CALLE	COMUNA
1	RUTA 1	Tocopilla
2	AVENIDA DOCTOR GUZMÁN	Tocopilla
3	ANDINA	Tocopilla
4	AVENIDA POTRERILLOS	Tocopilla
5	PASAJE PUYEHUE	Tocopilla
6	PARINACOTA	Tocopilla
7	EL TENIENTE	Tocopilla
8	P. LYNCH	Tocopilla
9	POLICARPO TORO	Tocopilla
10	AVENIDA DOCTOR GUZMÁN	Tocopilla
11	AVENIDA ARTURO PRAT	Tocopilla
12	SERRANO	Tocopilla
13	21 DE MAYO	Tocopilla
14	BOLIVAR	Tocopilla
15	GUILLERMO MATTA	Tocopilla
16	ANIBAL PINTO	Tocopilla
17	21 DE MAYO	Tocopilla
18	FREIRE	Tocopilla
19	GUILLERMO MATTA	Tocopilla
20	CHORRILLOS	Tocopilla
21	AVENIDA 18 DE SEPTIEMBRE	Tocopilla
22	JULIO MONTT SALAMANCA	Tocopilla
23	TENIENTE URIBE	Tocopilla
24	6 PONIENTE	Tocopilla
25	IQUIQUE	Tocopilla
26	CHORRILLOS	Tocopilla
27	SAN FELIPE	Tocopilla
28	ORELLA	Tocopilla
29	AVENIDA TENIENTE MERINO	Tocopilla
30	RUTA 1	Tocopilla
31	RAMADITAS	Tocopilla
32	CALETA BUENA	Tocopilla
33	URCO	Tocopilla
34	PUNTA ARENAS	Tocopilla

LETRERO ÚNICO DE RECORRIDO (LUR)
AVENIDA POTRERILLOS
P. LYNCH
AVENIDA ARTURO PRAT
21 DE MAYO
GUILLERMO MATTA
JULIO MONTT SALAMANCA
ALMIRANTE RIVEROS
RAMADITAS

**f) Frecuencias Período Normal**

PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (201 - IDA)							
<b>1. Descripción del Servicio</b>							
Servicio	Sentido	Origen		Destino		Estacionalidad	
201	IDA	PACÍFICO NORTE		BELLAVISTA		NORMAL	
<b>2. Frecuencias</b>							
Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	4				
8	08:00-08:59	Alta	3				
9	09:00-09:59	Alta	3	Alta	2	Alta	1
10	10:00-10:59	Media	3	Media	2	Media	1
11	11:00-11:59	Media	3	Baja	2	Baja	1
12	12:00-12:59	Media	3	Media	2	Media	1
13	13:00-13:59	Alta	4	Alta	2	Alta	1
14	14:00-14:59	Media	3	Media	2	Media	1
15	15:00-15:59	Media	3	Baja	2	Baja	1
16	16:00-16:59	Media	3	Baja	2	Baja	1
17	17:00-17:59	Alta	4	Media	2	Media	1
18	18:00-18:59	Alta	2	Alta	2	Alta	1
19	19:00-19:59						
20	20:00-20:59						
21	21:00-21:59						
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
<b>Total</b>		-	<b>38</b>	-	<b>20</b>	-	<b>10</b>

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (201 - REG)**

**1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
201	REGRESO	BELLAVISTA	PACIFICO NORTE	NORMAL

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	4				
8	08:00-08:59	Alta	3				
9	09:00-09:59	Alta	3	Alta	2	Alta	1
10	10:00-10:59	Media	3	Media	2	Media	1
11	11:00-11:59	Media	3	Baja	2	Baja	1
12	12:00-12:59	Media	3	Media	2	Media	1
13	13:00-13:59	Alta	4	Alta	2	Alta	1
14	14:00-14:59	Media	3	Media	2	Media	1
15	15:00-15:59	Media	3	Baja	2	Baja	1
16	16:00-16:59	Media	3	Baja	2	Baja	1
17	17:00-17:59	Alta	4	Media	2	Media	1
18	18:00-18:59	Alta	2	Alta	2	Alta	1
19	19:00-19:59						
20	20:00-20:59						
21	21:00-21:59						
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
<b>Total</b>		-	<b>38</b>	-	<b>20</b>	-	<b>10</b>

**g) Frecuencias Período Estival**

PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (201 - IDA)							
<b>1. Descripción del Servicio</b>							
Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad			
201	IDA	PACÍFICO NORTE	BELLAVISTA	ESTIVAL			
<b>2. Frecuencias</b>							
Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	2				
8	08:00-08:59	Alta	2				
9	09:00-09:59	Alta	2	Alta	2	Alta	1
10	10:00-10:59	Media	2	Media	2	Media	1
11	11:00-11:59	Media	2	Baja	2	Baja	1
12	12:00-12:59	Media	2	Media	2	Media	1
13	13:00-13:59	Alta	2	Alta	2	Alta	1
14	14:00-14:59	Media	2	Media	2	Media	1
15	15:00-15:59	Media	2	Baja	2	Baja	1
16	16:00-16:59	Media	2	Baja	2	Baja	1
17	17:00-17:59	Alta	2	Alta	2	Alta	1
18	18:00-18:59	Media	2	Media	2	Media	1
19	19:00-19:59						
20	20:00-20:59						
21	21:00-21:59						
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
<b>Total</b>		-	<b>24</b>	-	<b>20</b>	-	<b>10</b>

**PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (201 - REG)**

**1. Descripción del Servicio**

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
201	REGRESO	BELLAVISTA	PACÍFICO NORTE	ESTIVAL

**2. Frecuencias**

Periodo	Horario	Laboral		Sábado		Domingo / Festivo	
		Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)	Tipo Demanda	Frecuencia (bus/hr)
0	00:00-00:59						
1	01:00-01:59						
2	02:00-02:59						
3	03:00-03:59						
4	04:00-04:59						
5	05:00-05:59						
6	06:00-06:59						
7	07:00-07:59	Alta	2				
8	08:00-08:59	Alta	2				
9	09:00-09:59	Alta	2	Alta	2	Alta	1
10	10:00-10:59	Media	2	Media	2	Media	1
11	11:00-11:59	Media	2	Baja	2	Baja	1
12	12:00-12:59	Media	2	Media	2	Media	1
13	13:00-13:59	Alta	2	Alta	2	Alta	1
14	14:00-14:59	Media	2	Media	2	Media	1
15	15:00-15:59	Media	2	Baja	2	Baja	1
16	16:00-16:59	Media	2	Baja	2	Baja	1
17	17:00-17:59	Alta	2	Alta	2	Alta	1
18	18:00-18:59	Media	2	Media	2	Media	1
19	19:00-19:59						
20	20:00-20:59						
21	21:00-21:59						
22	22:00-22:59						
23	23:00-23:59						
<b>Total</b>		-	<b>24</b>	-	<b>20</b>	-	<b>10</b>

## Anexo N° 2: NORMAS GRÁFICAS LETREROS INFORMACIÓN PARA USUARIOS.

Información en buses

### LUR

El Letrero Único de Recorrido (LUR) identifica el servicio y describe la ruta a través de nombres de hitos del recorrido, ejes principales y nombre del destino. Su tamaño es de 70 x 35cm. El tablero del LUR se compone de la nomenclatura:  nombre del destino  los hitos principales  por los cuales se desarrolla. El LUR debe realizarse para la descripción de los recorridos de ida y vuelta.

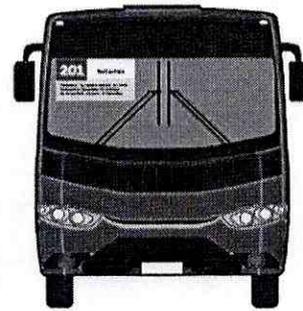
El fondo de la nomenclatura del servicio siempre es el del color de la línea. El nombre del destino se escribe en color negro sobre fondo blanco. La vía principal del recorrido se escribe en texto blanco sobre fondo negro y los hitos principales del recorrido se escriben en dos renglones, con fondo de color gris.

La nomenclatura se ocupa siempre con el número de la línea y su fondo corresponde al de los colores significativos de cada una de las líneas. El fondo de color es igual para todas las variantes en una misma línea tanto en sentido de ida como de vuelta.

La descripción del recorrido debe garantizar una continuidad lógica en el desarrollo de la ruta. En la figura  Ubicación se muestra la disposición del LUR en la parte frontal superior izquierda del parabrisas del vehículo.



 Ubicación

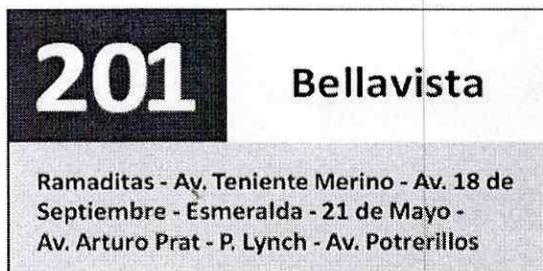


Información en buses

### LUR

Algunos ejemplos de LUR para todas las líneas se presentan a continuación.

Ida



Vuelta



En la figura 1 se muestra la división de los campos para cada uno de los tipos de información, así como los detalles de las especificaciones para cada uno de los tipos de contenidos. En la figura 2 se muestran algunas especificaciones adicionales.

El tablero se debe empotrar en una estructura fija que permita su fácil recambio y al mismo tiempo la fijación de manera perpendicular (no inclinados). Estas estructuras de soporte deben ser resistentes al movimiento.

La iluminación de los LUR debe ser de manera uniforme a lo largo de la superficie del tablero evitando la presencia de fuertes concentraciones de luz o penumbras.

La fuente luminosa no debe ocultar el LUR ni alguna de sus partes, así mismo la luz debe dirigirse hacia el tablero y no hacia el panorámico para evitar destellos o reflejos inconvenientes para los usuarios. La iluminación debe permitir la correcta visibilidad al momento de carecer de luz natural.



Especificaciones técnicas para todos los LUR  
Lámina de acrílico: color blanco de mínimo e=3mm.  
Vinilo adhesivo: Vinilo opaco de alta adherencia y larga duración, lavable, con protección UV, resistente al agua, intemperie y humedad ambiente.

## Carrocena de buses Adhesivos externos | Tarifas

Este adhesivo indica el tipo de tarifa y el costo asociado según sea estudiante, adulto o adulto mayor. Se utilizan en la parte inferior izquierda del panorámico. También se ubican en la parte superior del primer ventanal junto a la puerta de ingreso.

Los adhesivos son cuadrados de 15 cm de lado y se emplean en color negro y blanco.

En la figura 1 Vista general se muestran las dimensiones y apariencia general de la pieza.

En la figura 2 Vista esquemática se muestran los detalles de ubicación, tamaño y disposición de los componentes de tipografía. En la figura 3 Ubicación se muestra el ejemplo de la disposición de los elementos en un vehículo.

Especificaciones técnicas adhesivo carrocerías  
Vinilo adhesivo: Vinilo opaco de alta adherencia y larga duración, lavable, con protección UV, resistente al agua, intemperie y humedad ambiente.

### Vista general



### Ubicación



### Vista esquemática



LETRERO DE CORTESÍA  
Ubicación

Los letreros deben ubicarse en una estructura diseñada para portar el letrero de manera visible y en el costado inferior izquierdo del parabrisas.

