



República de Chile
Ministerio de Transportes y
Telecomunicaciones

CONTRALORIA GENERAL
OFICINA GENERAL DE PARTES

30 ENE 2015

18696

APRUEBA FORMATO TIPO DE ACTO ADMINISTRATIVO QUE ESTABLECE PERÍMETRO DE EXCLUSIÓN DE LA LEY Nº 18.696 EN EL ÁREA GEOGRÁFICA QUE INDICA, DETERMINA ÁREA GEOGRÁFICA DE APLICACIÓN DEL MISMO Y APROBACIÓN DE CONDICIONES DE OPERACIÓN, REQUISITOS Y OTRAS EXIGENCIAS QUE EXPONE.



SANTIAGO, 29 ABR 2014

RESOLUCIÓN Nº 130

5 DIC 2014

Subsecretaría de Transportes y Telecomunicaciones

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES

RECIBIDO

2 FEB 2015

CONTRALORIA GENERAL
TOMA DE RAZON

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
OFICINA DE PARTES
RECEPCION

23 MAYO 2014

DEPART. JURIDICO

25 JUN 2015

TOTALMENTE
COMITADO

DEPART. REGISTRO

SUB DEPTO. C. CENTRAL

17 JUN 2015

SUB DEPTO. C. P. Y BIENES NAC.

9 DIC 2014

DEPART. AUDITORIA

DEPART. V. O. P. U. Y T.

4 MAYO 2014

SUB DEPTO. MUNICIP.

REFRENDACION

REF. POR \$.....
IMPUTAC.....
ANOT. POR \$.....
IMPUTAC.....

DEDUC. DTO.....

RETIRADO SIN TRAMITAR

FECHA: 27 ENE 2015

CON OFICIO Nº 778

RETIRADO SIN TRAMITAR

FECHA: 20 AGO 2014

CON OFICIO Nº 594

RETIRADO SIN TRAMITAR

FECHA: 1 ABR 2015

CON OFICIO Nº 2553

RETIRADO SIN TRAMITAR

FECHA: 1 ABR 2015

CON OFICIO Nº 2553

RETIRADO SIN TRAMITAR

FECHA: 1 ABR 2015

CON OFICIO Nº 2553

S-12902

VISTO: Lo dispuesto en el Decreto con Fuerza de Ley Nº 343 de 1953; el Decreto con Fuerza de Ley Nº 279 de 1960; el Decreto Ley Nº 557 de 1974; en la Ley Nº 18.696, en la Ley Nº 19.040; en la Ley Nº 18.059; en la Ley Orgánica Nº 18.575, Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el D.F.L. Nº 1-19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la Ley Nº 19.880; el D.F.L. Nº 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito Nº 18.290; la Ley Nº 20.378; la Ley Nº 20.696; la Ley Nº 20.713, que fija el Presupuesto del Sector Público para el año 2014; en el Decreto Supremo Nº 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; en la Resolución Nº 2600, de 2008, de la Contraloría General de la República; y la normativa aplicable.

TOMADO RAZON
CON ALCANCE

24 JUN. 2015

Contralor General
de la República
SUBROGANTE

CONSIDERANDO:

1.- Que, entre las herramientas esbozadas en el ordenamiento jurídico contempla, y que permiten que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones pueda alcanzar la meta de ordenar y regular los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, se encuentra el perímetro de exclusión, que consagra el artículo 3º de la Ley Nº 18.696, el cual consiste en la determinación de un área geográfica en la que se exige, a todos los servicios de transporte público que operen en la respectiva área y por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación y de utilización de vías, y otras exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como tarifas, estructuras tarifarias, programación vial, regularidad, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos o administrativos, entre otras.

2.- Que a través de la implementación de esta medida regulatoria se busca lograr una mejora efectiva en la eficiencia de los servicios de transporte público, lo que se refleja, entre otros aspectos, en la definición de estándares de servicios y condiciones de operación de servicios objetivos y medibles; la mejora de las frecuencias e itinerarios de los servicios; y eficiencia en el uso del espacio vial a través de la definición del número de servicios y de flotas que operarán dentro del perímetro de exclusión.

05060

3.- Que, el establecimiento de la medida regulatoria mencionada en el considerando anterior, tiene por objeto - entre otros- transferir a un particular un monto de subsidio que será determinado en el instrumento que por este acto administrativo se aprueba de conformidad al Reglamento a que se refiere el artículo 3b), de la Ley N° 20.378.



4.- Que, el artículo 4° transitorio de la Ley N° 20.696, señala que "Durante los tres primeros años de vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para el caso de los perímetros de exclusión que implemente en zonas geográficas distintas de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, estará facultado para convocar a los responsables de servicios de transporte público remunerado de pasajeros de la respectiva zona, a procesos previos de negociación destinados a modificar las tarifas y, o estándares de servicio, con el objeto de incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio en el correspondiente perímetro de exclusión".

5.- Que, teniendo en cuenta el tiempo que tomarán las negociaciones con los operadores y la presentación de las cláusulas principales de esta nueva regulación, es necesario implementar un sistema que permita agilizar la tramitación del acto administrativo que "Establece Perímetro de Exclusión de la Ley N° 18.696".



6.- Que, en Dictamen N° 37.507, de 2008, la Contraloría General de la República ha señalado que con la "finalidad de facilitar y agilizar la tramitación de los actos administrativos (...) esta Entidad Fiscalizadora manifiesta su conformidad con el texto del formato tipo remitido con la presentación de la suma, por no presentar inconvenientes de orden jurídico, sin que ello signifique, por cierto, que las resoluciones aprobatorias de proyectos que por su monto queden sometidas a la toma de razón, (...) puedan entenderse eximidas de dicho control previo de legalidad, atendido que como ya se ha señalado, la finalidad del estudio de ese formato, ha sido evitar, en el futuro, la mayor demora y dilación en la tramitación que tengan los actos administrativos que versen sobre la materia de que se trata, respecto de los cuales deba cumplirse con tal control preventivo."

7.- Que, teniendo en cuenta la relevancia del presente acto administrativo, y el monto de las transferencias que mediante el mismo podrían generarse, es necesario tramitar un formato tipo con la finalidad de facilitar y agilizar la tramitación de los actos administrativos afectos que se dictarán a futuro. Lo anterior, es sin perjuicio de aquellos actos que durante la ejecución deban estar afectos a toma de razón.

RESUELVO:

APRUEBASE el formato tipo de la Resolución que Establece Perímetro de Exclusión de la Ley N° 18.696, que a continuación se transcribe:

"ESTABLECE PERÍMETRO DE EXCLUSIÓN DE LA LEY N° 18.696, DETERMINA ÁREA GEOGRÁFICA DE APLICACIÓN DEL MISMO Y APRUEBA CONDICIONES DE OPERACIÓN, REQUISITOS Y OTRAS EXIGENCIAS QUE EXPONE.



SANTIAGO,

RESOLUCIÓN EXENTA N°

VISTO: Lo dispuesto en el Decreto con Fuerza de Ley N° 343 de 1953; el Decreto con Fuerza de Ley N° 279 de 1960; el Decreto Ley N° 557 de 1974; en la Ley N° 18.696, en la Ley N° 19.040; en la Ley N° 18.059; en la Ley Orgánica N° 18.575, Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado,



cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el D.F.L. N° 1-19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la Ley N° 19.880; el D.F.L. N° 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito N° 18.290; la Ley N° 20.378; la Ley N° 20.696; la Ley N° 20.713, que fija el Presupuesto del Sector Público para el año 2014; en el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; en la Resolución N° 1600, de 2008, de la Contraloría General de la República; y demás normativa aplicable.



CONSIDERANDO:

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

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

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

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

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

6.- Que, en el área geográfica regulada mediante este acto, se ha detectado un conjunto de problemáticas y situaciones contingentes, cuya solución factible se logra mediante la presente regulación, tal como se extrae de lo exhibido en los informes técnicos de los organismos vinculados, que estudiaron el área.



7.- Que, por lo anterior el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha orientado sus esfuerzos a la creación de un marco institucional estable, que será complementado con el uso de tecnologías que perfeccionan el sistema, y permiten una mayor fiscalización de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

8.- Que, entre las herramientas específicas que el ordenamiento jurídico contempla, y que permiten que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones pueda alcanzar la meta de ordenar y regular los servicios de transporte público remunerados de pasajeros, se encuentra el perímetro de exclusión, que consagra el artículo 3° de la Ley N° 18.696, el cual consiste en la determinación de un

área geográfica en la que se exige, a todos los servicios de transporte público que operen en la respectiva área y por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación y de utilización de vías, y otras exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como tarifas, estructuras tarifarias, programación vial, regularidad, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos o administrativos, entre otras.

9.- Que, actualmente en [señalar área geográfica de aplicación], no se encuentra vigente una concesión de uso de vías para el transporte público remunerado de pasajeros.

10.- Que, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región [nombre de la región sin número], con fecha [fecha], emitió un informe técnico que señala [debería consistir en detallar los problemas detectados en el área geográfica y exponer que el ordenamiento resulta ser la solución viable para resolverlos].

11.- Que, en razón de un análisis acabado de las condiciones del área señalada en el considerando 9, y lo indicado en el informe técnico mencionado en el considerando 10, se ha estimado que se requiere un ordenamiento y mejora de la calidad de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros que operan en tal área y, en su caso, proceder a incorporar el efecto del subsidio en las tarifas de los mismos.

12.- Que, la División de Transporte Público Regional ha analizado las problemáticas detectadas, y ha informado [a través de Memorandum N°xxx] su parecer respecto a la pertinencia de los mecanismos y condiciones de mejora de la situación actual, además del monto del subsidio y la aplicación del mismo en la rebaja tarifaria.

13.- Que, por las razones anotadas en los considerandos precedentes, este Ministerio ha estimado necesario establecer en el área geográfica que se extiende por [puntos que delimitan el área geográfica, salvo que este determinada en normativa, por ejemplo una comuna o región], un perímetro de exclusión con el objeto de establecer en su interior el cumplimiento de ciertas condiciones de operación y de utilización de vías, y otras exigencias, que se expresarán en la parte resolutive de este acto administrativo.

14.- Que a través de la implementación de esta medida regulatoria se busca lograr una mejora efectiva en la eficiencia de los servicios de transporte público que operan en el área geográfica ya señalada, lo que se refleja, entre otros aspectos, en la definición de estándares de servicios y condiciones de operación de servicios objetivos y medibles; la mejora de las frecuencias e itinerarios de los servicios; y eficiencia en el uso del espacio vial a través de la definición del número de servicios y de flotas que operarán dentro del perímetro de exclusión.

RESUELVO:

1. **ESTABLÉZCASE** según lo dispuesto en el artículo 3º, de la Ley N° 18.696 un perímetro de exclusión en el área geográfica que se determina en el resuelvo 2º.

2. **DETERMÍNASE** en conformidad a lo indicado en el artículo 3º, de la Ley N° 18.696, que el área geográfica del perímetro de exclusión establecido en el resuelvo 1º, comprende [señalar punto de referencia o comunas], que para mayor claridad se expone en el plano que se inserta en el Anexo 4º y forma parte de la presente Resolución.

3. **APRUÉBANSE** las condiciones de operación, requisitos, y exigencias que regulan el perímetro de exclusión establecido en el resuelvo 1º, que serán aplicables a los buses y taxibuses urbanos, y que se encuentran



contenidas en la presente resolución y sus anexos:

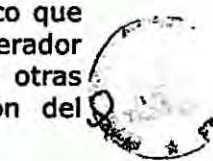
"CONDICIONES DE OPERACIÓN, REQUISITOS Y OTRAS EXIGENCIAS DEL PERÍMETRO DE EXCLUSIÓN DE [NOMBRE DEL ÁREA GEOGRÁFICA]"

1 DISPOSICIONES GENERALES.

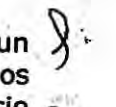
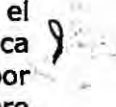
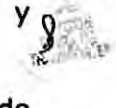
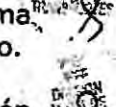
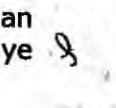
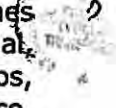
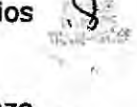
1.1 DEFINICIONES:

En este acto administrativo, las siguientes palabras y expresiones tendrán el significado que se presenta a continuación, salvo que de acuerdo al contexto, se dé un significado distinto, y sin perjuicio de la normativa que a futuro se dicte con respecto a las mismas:

- a) **Año:** Período de doce meses que se inicia el 1º de enero y termina el 31 de Diciembre.
- b) **Área Regulada:** Es el conjunto de vías, presentes y futuras, ubicadas al interior del área que comprende el Perímetro de Exclusión, en las cuales se aplican las disposiciones que se establecen mediante el presente acto administrativo.
- c) **Capacidad:** Cantidad máxima de pasajeros que puede transportar un bus, según se establece en el Decreto Supremo N° 122, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o en aquel que lo modifique o reemplace.
- d) **Conductor:** Persona natural, titular de licencia de conducir vigente, que de acuerdo a la legislación aplicable, está habilitado para conducir el vehículo destinado al servicio.
- e) **Contrato de gestión de sistema AVL:** Dice relación con el vínculo jurídico que relaciona al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con el Operador Tecnológico del servicio de gestión del sistema AVL, en el cual entre otras obligaciones, se obliga en especial a transmitir y presentar información del Operador de Transporte que lo contrató para realizar este servicio.
- f) **Contrato de adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio:** Corresponde al contrato celebrado entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Operador de servicios de transporte público de pasajeros que opera en el Perímetro de Exclusión, en el cual se establecen los términos y condiciones de otorgamiento del subsidio en conformidad a la Ley N° 20.378, y sus respectivos reglamentos.
- g) **Días:** Salvo que se exprese de otra forma, los plazos establecidos en este acto administrativo se entenderán de días corridos, esto es, considerando los días hábiles e inhábiles. En caso que un plazo de días venza un día inhábil, éste se entenderá prorrogado hasta el día hábil siguiente.
- h) **Día hábil:** Todos los días entre lunes y viernes (ambos inclusive), excepto festivos.
- i) **Día inhábil:** Todos los días sábados, domingos y festivos.
- j) **Estacionalidad:** Son los periodos del programa de operación, los que deberán ser al menos dos: estival y normal. Se podrán agregar otros periodos según determine por la Secretaría Regional respectiva a través de Resolución.
- k) **Expedición:** es el viaje de un bus o taxi bus desde el Inicio de un trazado hasta el final del mismo, en sentido de ida o de regreso. Una expedición tiene un único sentido.
- l) **Frecuencia:** es la cantidad de expediciones de un servicio por sentido en una hora.



- m) **Flota mínima:** es la menor flota que un operador de transporte requiere para cumplir el plan de operación vigente.
- n) **Flota inscrita:** es la cantidad de flota registrada por el operador de transporte en el RNSTP.
- o) **Índice de Precios al Consumidor (IPC):** Es el índice determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas o el organismo que lo reemplace, o el indicador que según la normativa lo reemplace.
- p) **Mes:** Cada uno de los 12 períodos de 28, 29, 30 o 31 días en que se encuentra dividido el año.
- q) **Ministerio o M.T.T.:** Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- r) **Operador de Transporte u Operador o Responsable del servicio u operador de servicios:** Persona responsable para todos los efectos de prestar uno o varios servicios de transporte público dentro del área regulada.
- s) **Perímetro de Exclusión:** Área geográfica en la que se exige, por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación y de utilización de vías, y otras exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como tarifas, estructuras tarifarias, programación vial, regularidad, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos o administrativos, entre otros, a los cuales cada uno de los servicios de transporte público, operadores y vehículos que operen en la respectiva área deberán sujetarse.
- t) **Período:** se refiere a la división de un día en 24 períodos de una hora cada uno. Siendo el periodo cero (0) entre las 00:00 - 00:59, el período uno (1) entre las 01:00 - 01:59, y así sucesivamente hasta el período veintitrés (23) entre las 23:00 - 23:59.
- u) **Programa de Operación:** Conjunto de parámetros que definen un plan operacional específico para un servicio de transporte público, que incluye frecuencias, trazados, recorridos, entre otros.
- v) **Recorrido o trazado:** conjunto de vías públicas por las cuales transitan los buses o taxibuses de un servicio de transporte de acuerdo a lo señalado en el Programa de operación correspondiente. Existirá un trazado en sentido ida u otro de regreso.
- w) **Regularidad:** Se entenderá en los términos definidos en el Indicador de la sección 4.5.
- x) **RNSTP:** Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, regulado por el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o el que lo reemplace.
- y) **Secretaría Regional:** Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones.
- z) **Servicio o servicio de transporte:** Se refiere al transporte público remunerado de pasajeros realizado por un operador de transporte con uno o más buses o taxibuses, por ciertas vías públicas que constituyen su trazado o recorrido, con el objeto de desplazar a personas de un punto a otro dentro de la zona geográfica que compone el perímetro de exclusión. Los servicios están compuestos por trazados en sentidos de ida y/o regreso. El servicio tendrá un nombre y/o número identificador.
- aa) **Inyección de un servicio:** Se refiere a expediciones que inician operación en un punto intermedio del trazado de un servicio (servicio principal) en horarios específicos. Estas expediciones tendrán un tratamiento como un servicio independiente del servicio principal para el cálculo de indicadores. Sin embargo, se identificarán al usuario de manera equivalente al servicio principal sin generar distinción.
- bb) **Sistema AVL:** AVL es el acrónimo de Automatic Vehicle Location, en español:



Localización Automática de Vehículos. Corresponde al conjunto de equipos (hardware) y programas (software) que permiten conocer de manera remota y en tiempo real la ubicación geográfica de vehículos, usando para ello tecnologías de posicionamiento como GPS (Global Positioning System), DR (Dead Reckoning), Navegación Inercial, RFID (Radio Frequency Identification), entre otras, y también tecnologías de transmisión inalámbrica de datos como comunicación satelital, celular, por radio o de otro tipo.

cc) Subsecretaría: Subsecretaría de Transportes

dd) Tarifa: Es el precio máximo que pueden cobrar los Operadores a los usuarios por el pasaje, para el uso de los servicios de transporte público de pasajeros.

ee) Tipo de día: Para efectos de la operación, se consideran 3 tipos de día: laboral (Lunes a Viernes, ambos incluidos), sábado y domingo-festivos.

ff) Tipo de demanda: Para efectos de la operación, se consideran 3 tipos de demanda: alta, media y baja de acuerdo a lo indicado en el Programa de Operación.

gg) Usuario: Persona que accede o busca acceder a los servicios de transporte público previo pago, cuando corresponde, de la tarifa correspondiente.

1.2 OBJETIVOS

El perímetro de exclusión está dirigido a mejorar los estándares del servicio a los usuarios y a optimizar la eficiencia del transporte público del área geográfica regulada, y persigue los siguientes objetivos:

- a) Considerar el tiempo de los usuarios, mediante la búsqueda de la mejora de las frecuencias e itinerarios en comparación a un sistema de utilización de vías libre y no regulado.
- b) Definición de estándares y condiciones de operación de los servicios de transporte, objetivos y medibles, a los cuales deben ceñirse los operadores que adscriban al perímetro de exclusión.
- c) Eficiencia en el uso del espacio vial a través de la definición del número de servicios y de flotas que operarán dentro del perímetro de exclusión.
- d) Participación privada en los servicios, que busque prevalecer y conciliar el interés general por sobre el particular.
- e) Busca introducir mejoras en la calidad y eficiencia de los servicios, en comparación al régimen de servicios de transporte previo a la regulación.
- f) Coordinación, cooperación y comunicación fluida entre operadores, usuarios y organismos estatales.
- g) Flexibilidad para ajustar el número de servicios y las condiciones de operación al dinamismo de los servicios de transporte, que permita responder a los requerimientos de estándares de calidad de los usuarios.
- h) Sustentabilidad de los sistemas de transporte público a través del establecimiento, en los casos que corresponda, de un mecanismo de subsidio estatal.
- i) Utilización de medios tecnológicos que permitan un efectivo control y monitoreo de la operación de los servicios de transporte y una buena calidad de servicio al usuario.

Los objetivos señalados orientarán la búsqueda constante de mejoras en la presente regulación.

1.3 ATRIBUCIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES Y DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL OPERADOR DE



SERVICIOS

1.3.1 ATRIBUCIONES DEL MINISTERIO

Sin perjuicio de las demás atribuciones que el ordenamiento jurídico confiere al Ministerio y a lo contemplado en este acto administrativo, 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 a los operadores 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 y utilización de vías en el perímetro, en conformidad a los estándares establecidos.
- f) Exigir al Operador de los Servicios de Transporte la información que razonablemente considere necesaria para verificar la correcta ejecución de los servicios prestados en el perímetro y del sistema en general, en los formatos que el Ministerio establezca al efecto.
- g) Exigir al Operador de los Servicios 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 de los servicios objeto del perímetro, con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en éste, 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.
- h) Impartir al operador las instrucciones necesarias para resguardar el servicio frente a incumplimientos de los operadores, y las necesarias para otorgar una mejora continua en los servicios y experiencia de viajes de los usuarios.
- i) Solicitar, recopilar y sistematizar la información relativa al funcionamiento de los sistemas de transporte y de los servicios que operen en los perímetros, que permitan evaluar el funcionamiento y el cumplimiento de los mismos.
- j) Proyectar, diseñar y planificar el mejoramiento continuo de los servicios.
- k) Facilitar las condiciones para que el Operador de los Servicios 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.
- l) 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.
- m) Acordar o exigir, según corresponda, con los Operadores de los Servicios de Transporte, modificaciones a las condiciones de operación y utilización de vías en el perímetro.
- n) En general, fiscalizar que el operador cumpla con sus obligaciones y aplicar las sanciones que corresponda, conforme a la normativa vigente y a lo previsto en este acto administrativo.
- o) 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 perímetro de exclusión.
 - ii) Informar periódicamente al Operador del grado y nivel de cumplimiento de los requisitos, índices e indicadores previstos en el perímetro de exclusión.
 - iii) Poner a disposición del Operador 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.
 - iv) Cualquiera otra establecida en el presente perímetro de exclusión.

1.3.2 OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL OPERADOR

1.3.2.1 OBLIGACIONES DEL OPERADOR DE SERVICIOS

Sin perjuicio de las obligaciones legales y normativas a las que debe sujetarse, y demás



previstas en el contrato de otorgamiento de subsidio y en el presente acto administrativo, el operador 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 la presente regulación.
- b) Velar por la calidad y continuidad de los servicios dentro del perímetro, 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 esta regulación, 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 denominado Programa de Operación.
- e) Adoptar las medidas que la División de Transporte Público Regional o quien corresponda soliciten de acuerdo a lo indicado en el punto 1.3.1 letra o.
- f) Adoptar las medidas necesarias para mejorar y/o restablecer la calidad de los servicios, cuando no se alcancen los niveles previstos en esta regulación.
- 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 y apoyo a las actividades del Operador.
- 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 al perímetro de exclusión, y asumir por su cuenta y riesgo su financiamiento.
- k) Velar porque la flota cumpla a cabalidad con los requisitos establecidos en el Anexo denominado Programa de Operación 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 acto y 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 de otorgamiento de subsidio y del perímetro de exclusión.
- p) Llevar adelante una constante autoevaluación de su propio desempeño, y 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) 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.
- r) Colaborar con el Ministerio en la entrega oportuna de información a los usuarios respecto de modificaciones relevantes en la operación de sus servicios.
- s) Gestionar y responder oportunamente las sugerencias y reclamos de los usuarios.
- t) 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 y las condiciones de operación y utilización de vías reguladas en el perímetro de exclusión.
- u) Disponer en forma permanente, mediante contrato de trabajo, del personal necesario para cumplir las obligaciones que asume en virtud del presente Perímetro de Exclusión. Dichos contratos deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo octavo transitorio de la Ley 20.378, en lo pertinente.
- v) Pagar las remuneraciones, cotizaciones laborales, previsionales y de salud, así como los emolumentos de toda índole que correspondan al personal del Operador de Transporte, de conformidad a la ley y a los contratos de trabajo respectivos.



1.3.2.2 DERECHOS DEL OPERADOR DE SERVICIOS

La regulación dispuesta por este acto administrativo confiere los siguientes derechos al Operador de Servicios de Transporte:

- a) La explotación económica de la actividad del transporte de pasajeros prestado con buses dentro del Área Regulada, de acuerdo a las condiciones establecidas en la regulación del perímetro de exclusión.
- b) Percibir el subsidio que se regule en el respectivo contrato de otorgamiento de subsidio.
- c) 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.
- d) Mantener continua comunicación con el Ministerio.
- e) Ejercer los demás derechos que le confiere la normativa vigente y el contrato de otorgamiento de subsidio.

1.4 ÁREA GEOGRÁFICA DE APLICACIÓN Y SERVICIOS REGULADOS

El perímetro de exclusión se encuentra constituido por los puntos de referencia *[debe señalarse los puntos geográficos que limitan el área completa que circunscribe el perímetro]*.

Considerando la extensión y características del Área Regulada, los servicios contemplados para su operación dentro del perímetro de exclusión serán los siguientes:

- a) *[debe señalarse el nombre y/o número del servicio]*
- b) *[ídem y así sucesivamente]*

Las vías que conforman el recorrido del (o los) servicio (s), se encuentra(n) determinado(s) en el anexo denominado Programa de Operación.

1.5 MARCO LEGAL APLICABLE

Al Operador de Transporte le son aplicables las disposiciones vigentes y las que se dicten en el futuro en relación con las condiciones de operación de los servicios de transporte y de utilización de vías, así como aquellas referidas al cumplimiento de normas técnicas y de emisión de contaminantes.

2 VIGENCIA DEL PERÍMETRO

El perímetro de exclusión que se establece en el presente acto administrativo tendrá una vigencia de *[número de meses]*, plazo que se contabilizará desde la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que lo apruebe.

Sin perjuicio de lo anterior el Ministerio, previo pronunciamiento favorable del Panel de Expertos establecido en el artículo 14 de la Ley N° 20.378, podrá prorrogar el perímetro de exclusión hasta por un plazo máximo de *[número de meses]*.

En el plazo de, al menos, un año antes del término de vigencia del perímetro de exclusión y en caso de que éste sea prorrogado, el Ministerio deberá emitir una resolución fundada en la que señale cuáles operadores deberán prorrogar la prestación de sus servicios, conforme sus contratos de otorgamiento de subsidio, y cuáles no. En el caso de los servicios no prorrogados, serán concursados por el resto del período que reste de vigencia de los servicios prorrogados en el marco del perímetro de exclusión.

3 RESPECTO DE LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS.



3.1 SOBRE EL PROGRAMA DE OPERACIÓN.

Se considera como Programa de Operación (PO), el conjunto de parámetros que definen un plan operacional específico para un servicio de transporte público, que incluye frecuencias, trazados, recorridos, entre otros. El programa de operación para cada servicio específico se encuentra contenido en el anexo denominado Programa de Operación.

El Programa de Operación podrá ser modificado según lo expuesto en el punto 3.2. Cada modificación que se realice al Programa de Operación, en conformidad a lo establecido en los numerales 3.2.1. y 3.2.2., podrán ser dispuestas a través de Resolución de la Secretaría Regional, siempre y cuando no exista cambio en los recursos asignados a cada Operador de Transporte y deberá ser notificada a los Operadores que prestan servicios dentro del Área Regulada y publicada en la página web de la Subsecretaría de Transportes y aquella que la Secretaría Regional determine. En dichas Resoluciones se establecerá la fecha a partir de la cual el nuevo Programa de Operación entrará en vigencia. En caso de que las modificaciones al programa de operación involucren cambios en los recursos asignados al Operador de Transporte, las modificaciones al programa de operación serán realizadas a través de un acto administrativo del Ministerio, previo informe de la Secretaría Regional.

En el caso de presentarse incumplimientos de cualquiera de las exigencias establecidas en el Programa de Operación o sus modificaciones, se procederá a aplicar las sanciones correspondientes.

3.2 MODIFICACIÓN DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN

El conjunto de parámetros establecidos en el Programa de Operación, podrán modificarse, considerando variables propias del dinamismo de los sistemas de transporte. Dichas modificaciones deberán orientarse a la eficiencia del servicio y necesidades de la comunidad. En razón de lo anterior las modificaciones a los Programas de Operación que pudieren producirse, podrán tener, entre otros, los siguientes objetivos: incrementar los niveles de servicio al usuario, maximizar la eficiencia de la flota y mejorar las frecuencias.

Las modificaciones referidas, sea una o varias no podrán implicar el aumento en más de un [porcentaje] de los kilómetros del Programa de Operación base que regía al inicio del perímetro de exclusión. Para el caso de modificaciones transitorias se estará al punto 3.2.6 y no se considerará el porcentaje antes señalado.

Las modificaciones al programa de operación podrán implicar aumentos o disminuciones en los montos de subsidio, según lo contemplado en el numeral 3.2.5. Las modificaciones transitorias descritas en el punto 3.2.6 no implicará un aumento o disminución en el monto de subsidio.

3.2.1 MODIFICACIÓN DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN POR PARTE DE LA SECRETARÍA REGIONAL

La Secretaría Regional podrá modificar cualquiera de los aspectos del Programa de Operación correspondiente a cada servicio de transporte, en la medida que se requiera una mejora en el ordenamiento o calidad de los servicios de transporte público de pasajeros.

La Secretaría Regional podrá solicitar al operador variaciones en los kilómetros de su plan operacional, en adelante PO, siempre y cuando estas solicitudes no impliquen que los kilómetros del PO modificado sean menores al 90% de los kilómetros del PO base a la fecha de inicio del perímetro de exclusión.

En caso de contemplar una variación del monto de subsidio de acuerdo a lo definido en el punto 3.2.5, se requerirá un acto administrativo del Ministerio para llevar a cabo dicha modificación.

Las modificaciones deberán estar respaldadas por un informe técnico de la Secretaría Regional que las justifique. Tal modificación, puede o no involucrar variación de flota, relación con lo que a continuación se señala:

a) Modificación que no involucra variación de flota

En caso que una modificación propuesta por parte de la Secretaría Regional y en conformidad a lo dispuesto en el punto 3.2.4, ésta no requiera un variación de flota, la División de Transporte Público Regional procederá a calcular si dicha modificación conlleva o no una variación del monto del subsidio por aumento o disminución de kilómetros operacionales. En caso de que esto ocurra, la modificación deberá ser aprobada por parte del Ministerio.

Las modificaciones al Programa de Operación completamente aprobadas, serán comunicadas por la Secretaría Regional al operador, con una anticipación de al menos 10 días previos a su entrada en vigencia.

b) Modificación que involucra variación de flota

Para las modificaciones al Programa de Operación que involucren variación de flota de acuerdo a lo definido en el punto 3.2.4, la División de Transporte Público Regional procederá a calcular si dicha modificación en la flota implicará una variación del monto de subsidio. Adicionalmente la mencionada División calculará si dicha modificación conlleva o no una variación del monto del subsidio por aumento o disminución de kilómetros operacionales. Lo anterior, requerirá la aprobación previa del Ministerio. De ser aprobadas, éstas serán comunicadas por la Secretaría Regional al operador, con una anticipación de al menos 90 días previos a su entrada en vigencia.

3.2.2 MODIFICACIÓN DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN SOLICITADO POR EL OPERADOR

El Operador podrá solicitar a la Secretaría Regional cada tres meses, y dentro de los primeros diez días del mes en que se cumpla tal término, la modificación del Programa de Operación de él o los servicios que presta, enviando su propuesta de modificación a la Secretaría Regional. Para ello deberá utilizar los formatos de anexos e informes que determinará la Subsecretaría. Las solicitudes no podrán implicar que los kilómetros del PO modificado sean menores al [definir porcentaje] de los kilómetros del PO base a la fecha de inicio del perímetro de exclusión.

La propuesta de modificación será publicada en la página web de la Subsecretaría de Transportes y aquella que la secretaría regional determine, dentro de los cinco (5) días hábiles de recibidas las mismas, con el objeto de que esta pueda ser conocida por los operadores que presten servicios dentro del Área Regulada.

Una vez recibida la propuesta, la Secretaría Regional, dentro de un plazo máximo de cuarenta y cinco (45) días, aprobará total o parcialmente la modificación solicitada, o la rechazará en todas sus partes.

En caso de un rechazo total o parcial, el Operador solicitante tendrá un plazo de diez (10) días hábiles, contados a partir de la fecha en que reciba la comunicación de tal hecho, para presentar objeciones. La Secretaría Regional, tendrá un plazo máximo de diez (10) días hábiles para revisarlas, pudiendo acogerlas en su totalidad, parcialmente o rechazarlas, sin que surja para el operador la posibilidad de efectuar nuevas objeciones respecto a tal decisión.

a) Modificación que no involucra variación de flota

En caso que una modificación sea aprobada por parte de la Secretaría Regional y en conformidad a lo dispuesto en el punto 3.2.4 ésta no requiera una variación de flota, la División de Transporte Público Regional procederá a calcular si dicha modificación conlleva o una variación del monto del subsidio por aumento o disminución de kilómetros operacionales. En caso de que esto ocurra, la modificación deberá ser aprobada por parte del Ministerio.

Las modificaciones al Programa de Operación completamente aprobadas, serán comunicadas por la Secretaría Regional al operador, con una anticipación de al menos 10 días previos a su entrada en vigencia.

b) Modificación que involucra variación de flota

En caso de que la modificación sea aceptada por parte de la Secretaría Regional, y esta requiere una variación de flota, en conformidad a lo dispuesto en el punto 3.2.3, la

División de Transporte Público Regional procederá a calcular si dicha modificación en la flota implicará una variación del monto de subsidio. Adicionalmente la mencionada División calculará si dicha modificación conlleva o no una variación del monto del subsidio por aumento o disminución de kilómetros operacionales. Lo anterior, requerirá la aprobación previa del Ministerio. De ser aprobadas estas serán comunicadas por la Secretaría Regional al operador, con una anticipación de al menos 90 días previos a su entrada en vigencia.

3.2.3 METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE VELOCIDAD PROMEDIO POR PERÍODO DE ANÁLISIS

Para este cálculo se procede a rescatar los datos de las expediciones procedentes del sistema de control definido en el numeral 4 de la presente resolución. Se considerarán todos los periodos aplicables en los tipos de días correspondientes, tomando en cuenta sólo los 3 últimos meses representativos de la operación a modificar. No se podrá utilizar ningún dato proveniente de algún día de comportamiento anómalo, tales como inter feriados, días de protestas, celebraciones, entre otros.

Para el cálculo de la velocidad promedio, se realizará el siguiente procedimiento:

1. Calcular datos de tiempo de recorrido (t), distancia recorrida (d) y velocidad (v)

Considerando para cada uno de los periodos en los tipos de día donde exista operación del servicio a ser modificado, se calculará para cada expedición:

- Tiempo de recorrido (t): como la diferencia entre la hora de pasada por último punto de control y el primero, dejando el valor en minutos con dos decimales.
- Distancia recorrida (d): como la diferencia en valor absoluto entre la distancia recorrida hasta el último punto de control y la distancia recorrida hasta el primer punto de control, dejando el valor en metros con dos decimales.
- Dónde se tengan calculados los datos de tiempo de recorrido (t) y la distancia recorrida (d) anteriores, se calcula la velocidad de dicha expedición como:

$$v = \frac{d}{t} \times \frac{60}{1000}$$

quedando el resultado en km/hr redondeado con dos decimales.

2. Eliminar datos fuera de rango

Para cada parámetro (t, d, v), se debe calcular la desviación estándar σ y el valor promedio \bar{x} por cada sentido i . Con esta información, para cada parámetro ($\bar{t}, \bar{d}, \bar{v}$), se eliminan todos los datos que estén fuera del siguiente intervalo: $[\bar{x} - 3\sigma, \bar{x} + 3\sigma]$.

3. Calcular promedio por sentido para cada periodo de análisis

Con este nuevo subconjunto de datos, para cada parámetro (t, d, v), se calcula el valor promedio por cada sentido i .

Los valores de tiempo de recorrido promedio \bar{t}^i , distancia promedio \bar{d}^i y de velocidad promedio \bar{v}^i , son los que se utilizarán en la sección siguiente.

3.2.4 CÁLCULO DE VARIACIÓN DE FLOTA

Una vez realizados los cálculos anteriores de velocidad promedio, se procederá a calcular la diferencia de flota entre el plan actual y la nueva propuesta, para lo cual se cuentan con los siguientes datos:

- B_t Máxima flota utilizada en el tipo de día para el servicio según requerimientos del PO vigente en t
- \bar{v}_t^i Velocidad promedio para el periodo calculada como el promedio de las velocidades para cada sentido i (ida o regreso) para el servicio en el PO vigente en t

Según las modificaciones propuestas, se deben tener como nuevos datos:

- f_{t+1}^i Frecuencia en el periodo propuesto en el tipo de día para el servicio en el plan propuesto $t+1$ en el sentido i
 d_{t+1}^i Distancia recorrida para el servicio en el plan propuesto $t+1$ en el sentido i

En base a lo anterior, se debe calcular el tiempo de recorrido para el servicio plan propuesto $t+1$ en el sentido i en el periodo propuesto:

$$t_{t+1}^i = \frac{d_{t+1}^i}{\bar{v}_t^i}$$

Luego, la flota para el servicio en el plan propuesto $t+1$ en el sentido i se calcula como:

$$B_{t+1}^i = f_{t+1}^i \times t_{t+1}^i$$

En donde, se aproximará al entero inferior para decimales bajo 5 y al entero superior en caso de un decimal mayor igual a 5.

El total del buses necesarios para la propuesta, será igual al:

$$B_{t+1} = \text{Max}(B_{t+1}^i) \quad \text{para } i \in \{\text{ida, regreso}\}, \text{ para todos los periodos en análisis.}$$

Entonces, la variación entre la flota actual y propuesta se calcula como:

$$\Delta B = B_{t+1} - B_t$$

En el caso que la flota inscrita sea mayor o igual a B_{t+1} se entenderá que no es necesaria una compra de nuevos vehículos.

3.2.5 AJUSTE DE SUBSIDIO POR MODIFICACIÓN AL PROGRAMA DE OPERACIÓN

3.2.5.1 DEFINICIONES

- P_K Precio por kilómetro recorrido establecido para la regulación. Se actualizará anualmente de acuerdo al polinomio de tarifas¹, transcurrido 1 año de vigencia del establecimiento del perímetro de exclusión.
 K_{t+1} Kilómetros totales mensuales del plan propuesto $t+1$.
 K_t Kilómetros totales mensuales del plan actual t .
 K_0 Kilómetros totales mensuales del plan al inicio del perímetro.
 P_B Precio por bus, el cual se actualizará anualmente de acuerdo al índice INVA, transcurrido 1 año de vigencia del establecimiento del perímetro de exclusión.
 ΔB Variación entre la flota actual y propuesta.
 ΔS_K Variación del subsidio por el concepto de variación de kilómetros.
 ΔS_B Variación de subsidio por concepto de variación de flota.

3.2.5.2 MECANISMO DE AJUSTE DE SUBSIDIO POR AUMENTO O DISMINUCIÓN DE KILÓMETROS

Para la compensación por variación de kilómetros se deja una holgura de 10% comparado con la operación al inicio del perímetro, tanto al alza como a la baja, donde el monto no varía bajo ninguna circunstancia.

Por ende,

Si $0,9K_0 \leq K_{t+1} \leq 1,1K_0$ entonces,

$$\Delta S_K = 0$$

Si $K_{t+1} > 1,1K_0$ entonces,

¹ Este valor será específico de cada sistema regulado.

$$\Delta S_K = (K_{t+1} - 1,1K_0) \times P_K$$

Si $K_{t+1} < 0,9K_0$ entonces,

$$\Delta S_K = (K_{t+1} - 0,9K_0) \times P_K$$

Si $K_t > 1,1K_0$ y $K_{t+1} < 0,9K_0$ entonces,

$$\Delta S_K = ((1,1K_0 - K_t) + (K_{t+1} - 0,9K_0)) \times P_K$$

Si $K_t < 0,9K_0$ y $K_{t+1} > 1,1K_0$ entonces,

$$\Delta S_K = ((K_{t+1} - 1,1K_0) + (0,9K_0 - K_t)) \times P_K$$

3.2.5.3 MECANISMO DE AJUSTE DE SUBSIDIO POR VARIACIÓN DEL NÚMERO DE BUSES

Las variaciones de flota ajustarán en el monto del subsidio bajo la siguiente formulación:

$$\Delta S_B = \Delta B \times P_B$$

Si $\Delta B \leq 0$ entonces se procederá a descontar el mayor monto indicado en la tabla² señalada a continuación.

Rango de precios	Subsidio bus

3.2.5.4 AJUSTE TOTAL POR MODIFICACIONES OPERACIONALES

El monto de subsidio modificado será igual al monto de subsidio del plan de operación actual (S_t) más los ajustes por kilómetros (ΔS_K) y flota (ΔS_B) del plan de operación propuesto, es decir:

² Tabla referencial:

Rango de precios	Subsidio bus
Precio Bus > \$45.000.000	\$ 550.000
\$30.000.000 < Precio Bus ≤ \$45.000.000	\$ 300.000
\$20.000.000 < Precio Bus ≤ \$30.000.000	\$ 150.000
Precio Bus ≤ \$20.000.000	\$ 0

$$S_{t+1} = S_t + \Delta S_K + \Delta S_B$$

3.2.6 MODIFICACIÓN TRANSITORIA DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN

a) Por causa sobreviniente

La Subsecretaría de Transportes o Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones correspondiente, podrá modificar fundadamente y por un periodo determinado los Programas de Operación, 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 7 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 3.2.1.

b) Por situaciones de Emergencia

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; se podrán 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 de los servicios se estará a lo que disponga el Secretario Regional, o las autoridades competentes, según el caso.

En los casos de emergencia señalados en los párrafos anteriores en cuanto a la obligación de entregar información 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, lo que no implicará un aumento o disminución del subsidio, la prestación de los servicios extraordinarios que por estos hechos imprevistos deba efectuar.

3.3 IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS SERVICIOS

En caso de requerirse una mejora en el ordenamiento o calidad de los servicios de transporte público de pasajeros, el Ministerio mediante acto administrativo fundado podrá incluir nuevos servicios que operen en el área geográfica que conforma el Perímetro de Exclusión, en conformidad al siguiente procedimiento:

- 1) El Ministerio debe comprobar mediante un estudio desarrollado por personal técnico de esa u otra organización pública o privada con conocimientos técnicos en la materia, que en el área que conforma el perímetro de exclusión, se requiere una mejora en el ordenamiento o calidad de los servicios de transporte público de pasajeros.
- 2) Para efectos del monto de subsidio que el nuevo servicio podrá contemplar el Ministerio podrá estimar un monto de subsidio en base a parámetros promedio del sistema y realizar un estudio de demanda posterior a cinco meses de iniciado el servicio y realizar los ajustes retroactivos correspondientes.
- 3) Una vez desarrollado el estudio anterior, el Ministerio, elaborará un informe que será presentado al Panel de Expertos para su análisis, y asesoría técnica. El Ministerio de

Transportes y Telecomunicaciones tendrá la obligación de presentarle todos los antecedentes, proyecciones, tanto operativas como financieras, relacionados con el servicio que se requiere originar, y los informes técnicos elaborados por los organismos a que se refiere este punto.

- 4) Emitido el pronunciamiento del Panel de Expertos, dentro de un plazo de 60 días, el Ministerio mediante Resolución fundada, incorporará los nuevos servicios en este acto administrativo, o informará al Panel de Expertos, su intención de no perseverar en la antedicha ampliación.
- 5) La Resolución fundada, contendrá los datos del servicio a incorporar, entre los cuales deberá contener el trazado, la frecuencia, la tarifa, y el subsidio a otorgar, éste último cuando corresponda. Adicionalmente establecerá los criterios generales y objetivos de prioridad o selección de los operadores que estén interesados o en condiciones de prestar el servicio, tales como:
 - Disponibilidad de flota: entendiéndose esta como la diferencia entre la flota mínima y la flota inscrita al momento de realizar el análisis.
 - Cercanía del punto de inicio del servicio a los terminales del operador de transporte.
 - Valor de los indicadores de cumplimiento del operador de transporte.

3.4 SOBRE EL PERSONAL DE CONDUCCIÓN

3.4.1 PRESENTACIÓN Y COMPORTAMIENTO

3.4.1.1 PRESENTACIÓN PERSONAL

En tanto los conductores se encuentren prestando los servicios a que se refiere el perímetro de exclusión, deberán encontrarse debidamente uniformados. Los conductores 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.

3.4.1.2 UNIFORME

Mientras se encuentren en servicio, los conductores deberán ocupar sus uniformes completos, incluyendo sus tarjetas de identificación, que serán entregadas al igual que el uniforme, por el Operador de transporte.

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

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

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

3.4.1.3 IDENTIFICACIÓN

El Operador de servicio deberá establecer un número identificador distinto para cada uno de los conductores, que deberá estar junto a su nombre completo, en una lista a mantenerse en un sitio electrónico al que podrá tener acceso el Ministerio. Se deberá contemplar, al menos:

- a) **Credencial:** Los conductores 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 conductor,

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.

- b) Parche o cinta:** En el brazo derecho, en la parte superior de la camisa, polera o chaqueta, debe utilizarse de forma claramente visible para los usuarios, un parche o cinta con el nombre del Operador del Servicio de Transporte y el número identificador del conductor.



3.4.1.4 ESTÁNDAR MÍNIMO DE COMPORTAMIENTO

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

- a) Lenguaje y trato:** Los conductores deberán tener un trato cortés y respetuoso con los usuarios y los entes fiscalizadores, debiendo en todo momento controlar emociones agresivas u hostiles. Esto envuelve el utilizar un lenguaje, libre de garabatos, vulgaridades u obscenidades.
- b) Alimentos:** Los conductores no pueden consumir alimentos sólidos, mientras se encuentren conduciendo.
- c) Horarios, rutas y paradas:** Los conductores deben cumplir con los horarios y rutas que se establecen en el presente perímetro de exclusión. No se encuentran permitidas las desviaciones que este instrumento no autorice.
- d) Seguridad:** Los conductores deben conducir a la defensiva, cumpliendo la normativa de tránsito que los regula, en especial la que se refiere a la velocidad y viraje, recordando en todo momento que son responsables de la seguridad de los usuarios que transportan.



3.4.2 SEGUROS DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN

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



COBERTURA		PORCENTAJE DEL MONTO	MONTO	
1	MUERTE ACCIDENTAL	100%	500 UF	
2	DESMEMBRAMIENTO	a) Pérdida total de los dos ojos, o de ambos miembros superiores (brazos), o de las dos manos, o de ambos miembros inferiores (piernas), o de los dos pies, o de un miembro inferior (pierna) y de una mano o un brazo.	100%	350 UF
		b) Pérdida de uno de los miembros superiores (brazos o uno de los miembros inferiores (pierna), o de una mano o por la sordera completa de ambos oídos, por la ceguera total de un ojo en caso de que el	50%	500 UF



[Handwritten signature]

	asegurado ya hubiera tenido ceguera total del otro antes de contratar este seguro.		
	c) Pérdida de un pie.	40%	500 UF
	d) Ceguera total de un ojo.	35%	500 UF
	e) Sordera completa de un oído en caso de que el asegurado ya hubiera tenido sordera completa de otro, antes de contratar este seguro.	25%	500 UF
	f) Pérdida de un pulgar.	20%	500 UF
	g) Pérdida total del índice derecho e izquierdo.	15%	500 UF
	h) Por la sordera completa de un oído;	13%	500 UF
	i) Pérdida total de cualquiera de los demás dedos de la mano;	5%	500 UF
	j) Pérdida total de un dedo del pie	3%	500 UF
3	INCAPACIDAD TOTAL Y PERMANENTE 2/3 POR ACCIDENTE	100%	300 UF
4	INCAPACIDAD TOTAL Y PERMANENTE 80% POR ACCIDENTE	100%	350 UF
5	RENTA ANUAL DE ESCOLARIDAD POR ACCIDENTE	100%	60 UF
6	REEMBOLSO DE GASTOS MÉDICOS POR ACCIDENTE	100%	Hasta 50 UF
7	REEMBOLSO DE GASTOS MÉDICOS POR HOSPITALIZACION POR ACCIDENTE	100%	Hasta 45 UF
8	BENEFICIO DE CIRUGIA POR ACCIDENTE	100%	Hasta 30 UF
9	FRACTURA ACCIDENTAL DE HUESOS	100%	Hasta 20 UF

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

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

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

3.4.3 SOBRE LAS OBLIGACIONES LABORALES Y PREVISIONALES

Para todos los efectos legales y obligaciones que se deriven del presente perímetro de exclusión, el operador de transporte tendrá la responsabilidad total y exclusiva sobre el cumplimiento de la legislación laboral y de seguridad social. Asimismo, en el evento de subcontratación parcial³ de los servicios, el Operador de Transporte será el único y exclusivo responsable ante el Ministerio del cumplimiento de las obligaciones laborales y previsionales a que se encuentre obligado el contratista respecto de sus trabajadores. El Operador deberá tener a disposición de la Secretaría Regional, para cuando ésta lo requiera, la nómina del personal de conducción, debiendo dar cumplimiento a la normativa laboral y previsional existente y que se dicte en el futuro.

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

3.5 SOBRE LOS VEHÍCULOS

3.5.1 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Las especificaciones técnicas de los vehículos consisten en una serie de exigencias que deben ser acatadas por los operadores de los servicios que forman parte del perímetro de exclusión, siendo responsabilidad de estos, el que se cumpla con tales exigencias, y en conformidad a las normas legales vigentes y aplicables, y toda aquella que las reemplace o modifique.

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

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

a) Especificaciones de Diseño:

Los vehículos con que se preste servicios de transporte público en el perímetro de exclusión deberán cumplir con las características que establezca un Manual de normas gráficas que aprobará la Secretaría Regional de Transportes y Telecomunicaciones, en caso que no se haya aprobado o no regule ciertas materias, se aplicarán con carácter supletorio la obligatoriedad de los vehículos de contar con las siguientes características:

i) Exterior:

- **Pintura:** Deberá ser de base poliuretánica, de doble capa, y de recubrimiento anticorrosivo. La Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, mediante acto administrativo expedido antes de 30 días corridos del inicio de los servicios bajo perímetro de exclusión, determinará el diseño y colores exteriores de los vehículos, que será uniforme para cada uno de los servicios correspondientes a un operador del servicio.
- **Neumáticos:** Conforme a la normativa y de color negro.
- **Publicidad:** Estará permitida la publicidad en el exterior de la carrocería de los buses bajo las siguientes condiciones:

Podrá inscribirse en la parte exterior de la luneta trasera, siempre que el material que se utilice permita la visión desde el interior del vehículo.

³ Se entenderá por parcial cuando sea inferior al 90%. Por sobre este porcentaje se considerará total.

Podrá inscribirse en el área central de sus costados debajo de las ventanas, dentro de un rectángulo imaginario de dimensiones máximas de 300 cm de ancho y 60 cm de alto, cuyo borde superior deberá estar a 25 +/- 5 cm del borde inferior de las ventanas.

La publicidad deberá instalarse o fijarse de manera que no se desprenda con facilidad de la carrocería, asegurándose que no exista peligro de caerse o moverse, y siempre y cuando se haga en materiales resistentes a la intemperie, no reflectivos. En todos los casos la publicidad se fijará o instalará, de tal manera que permita identificar claramente los distintivos y colores originales del vehículo.

Deberán ser elaborados en materiales autoadhesivos o similares, o pintados con materiales no reflectivos, de alta resistencia a la intemperie y ensamblados sobre material estable, instalados con sistemas fijos resistentes a los fenómenos de la naturaleza. Las leyendas y dibujos no se deben confundir con las señales de tránsito, o que induzcan a confusión con señalización vial, y en ningún caso pueden tener iluminación.

No se permitirá que la publicidad exterior sobresalga de la estructura original del vehículo. Por lo tanto no podrán ocupar un área exterior a los costados sobre el cual se ha fijado.

En ningún caso se considera área hábil el costado anterior, ni el posterior del vehículo, lo mismo que la cabina de los vehículos. En ningún caso la publicidad exterior visual podrá cubrir las ventanas, el área de las llantas, ni de los accesorios mecánicos.

Los buses no podrán en ninguna parte de su carrocería, exhibir avisos que impliquen propaganda electoral, entendiéndose por tal la definida en la Ley N° 18.700, sobre Votaciones Populares y Escrutinios. Adicionalmente y para estos efectos quedará prohibido exhibir imágenes y nombres de los candidatos a cargos electivos nacionales, regionales, presidenciales y legislativos, así como también la publicidad alusiva a los partidos políticos, movimientos políticos y a sus acciones y simpatizantes, y frases alusivas a principios, programas y realizaciones de los partidos y movimientos, así como sus políticas frente a los diversos asuntos de interés nacional.

ii) Interior:

- **Información al Usuario:** Las exigencias estarán contenidas en el manual de normas gráficas y la normativa que corresponda.
- **Decoración:** Se prohíbe el uso de elementos decorativos, marcas, letreros, stickers y símbolos en sus ventanas y al interior y exterior de los buses, salvo autorización expresa de la Subsecretaría.
- **Cortinas:** Se prohíbe el uso de cortinas. En caso que los vidrios de las ventanas laterales de los buses, no sean tintados, se podrá usar films o elementos filtradores de luz cuyo índice de transparencia se encuentre entre el 50% y 70%.
- **Higiene:** Los buses no podrán iniciar la prestación del servicio, desaseados, mojados, rayados o en mal estado. La limpieza de éstos no podrá efectuarse con elementos nocivos, o que hagan perder, ya sea temporal o permanentemente, la condición de antideslizamiento del piso de los buses.
- **Asientos:** Deberán estar libres de filos o de cualquier elemento corto punzante que pueda provocar lesiones a los pasajeros.



2

2

Handwritten signature or mark.



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

b) Capacidad: Deberán cumplir lo señalado en el D.S. N° 122 de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

c) Tipología y antigüedad: No podrá ser vehículo articulado, ni de dos pisos. La antigüedad máxima de los buses en el Área Regulada no podrá ser superior a lo indicado en el programa de operación.

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 de los servicios. Como resultado de esta inspección, la Secretaría Regional podrá solicitar el reemplazo, reparación o limpieza de él o los vehículos que no cumplan con estos requerimientos.

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

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

3.6 TARIFAS Y POLINOMIO

3.6.1 TARIFA

La tarifa de cada servicio corresponderá a la señalada en el anexo denominado Programa de Operación.

Las tarifas de estudiantes regirán todo el año, y permanecerán estables, hasta los 20 de febrero de cada año, fecha en que se volverán a determinar en conformidad al polinomio de reajustabilidad a que se refiere el punto siguiente. En caso alguno las tarifas de estudiantes de enseñanza media, y enseñanza técnica y superior podrán superar los porcentajes respecto de la tarifa cobrada en vehículos de transporte público de pasajeros, establecidos en el Decreto Supremo N° 45 de 1989, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o la normativa que la modifique o reemplace. Los valores resultantes se convertirán 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.

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

3.6.2 POLINOMIO DE REAJUSTABILIDAD DE TARIFA MÁXIMA

Transcurridos dos (2) meses de operación y cada dos 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:

3.6.2.1 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 diesel (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.

3.6.2.2 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 periodo de dos meses anteriores ($t-2$).

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

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

Dónde:

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

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

3.6.2.3 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 proceso⁴.

$$T_t = T_{t-2} \times (1 + (\Delta_{PD,t} \times \alpha + \Delta_{ICMO,t} \times \beta + \Delta_{PN,t} \times \gamma + \Delta_{INVA,t} \times \delta))$$

Dónde:

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

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

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

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

3.7 RESPECTO DE LOS TERMINALES O RECINTOS AJENOS A LA VÍA

⁴ $\alpha, \beta, \gamma, \delta$: ponderadores específicos de cada sistema.

PÚBLICA

Los Operadores de transporte deberán contemplar un terminal para iniciar o terminar sus servicios desde lugares ajenos a la vía pública, y deberán cumplir en todo momento la normativa y legislación que los regula.

Los recintos ajenos a la vía pública o terminales deberán estar ubicados en los sectores aledaños al punto de inicio y/o término del circuito, en al menos uno de los extremos del trazado. La ubicación de éstos deberá contar con la autorización previa de la Secretaría Regional.

Al inicio del perímetro de exclusión cada operador de transporte deberá registrar la dirección de sus terminales y recintos habilitados. La cantidad y/o ubicación de estos no podrá variar durante la vigencia de este perímetro de exclusión, salvo autorización expresa de la Secretaría Regional.

3.8 RESPECTO DE LA FLOTA

La flota corresponde al conjunto de vehículos de que dispone el Operador para prestar los servicios de transporte público dentro del Área Regulada.

Se permitirá la libre movilidad de los buses entre los distintos servicios del mismo operador, sin perjuicio de cumplir las frecuencias individuales de cada uno de éstos.

El operador del servicio podrá reemplazar los vehículos de su flota, con la autorización del Secretario 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 [definir] 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.

3.9 SOBRE SISTEMAS DE COBRO ELECTRÓNICO DE TARIFAS

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

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá determinar los estándares técnicos, de operación y de acreditación de los sistemas tecnológicos y de administración financiera que complementen la operación bajo cualquier modalidad de los servicios de locomoción colectiva de pasajeros, como asimismo la obligatoriedad de su uso o de la entrega al referido Ministerio de datos e información contenida en dichos sistemas o proveniente de ellos.

4 SISTEMA DE CONTROL DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN.

4.1 SISTEMA AVL

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

Location).

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

Dicho servicio deberá ser proveído por un tercero, en adelante, "Operador Tecnológico" bajo responsabilidad y costo del operador de transporte. El Operador de Transporte deberá operar exclusivamente con Operadores Tecnológicos acreditados por el Ministerio, los cuales deberán cumplir con las condiciones establecidas en el punto 4.2 del presente acto administrativo.

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

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

El Operador Tecnológico por medio de su sistema AVL deberá recopilar datos de localización de los vehículos que se encuentren prestando el servicio de transporte y presentarlos al Ministerio de manera fuera de línea⁵. Además, deberá transmitirlos en línea a un servidor del Ministerio o al que éste defina.

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

4.2 OPERADOR TECNOLÓGICO

4.2.1 FUNCIONES DEL OPERADOR TECNOLÓGICO

El Operador Tecnológico deberá realizar las siguientes funciones:

- Operar y mantener el sistema AVL en las condiciones establecidas en este acto
- Transmitir fuera de línea los datos de localización de los vehículos al sitio que el Ministerio determine.
- Elaborar en base de dichos datos un reporte de indicadores y presentarlo al Ministerio al sitio que éste determine.
- Transmitir en línea los datos de localización de vehículos a un servidor del Ministerio.

4.2.2 SOBRE LAS EMPRESAS

La empresa con la cual el Operador de Transporte de cumplimiento a la exigencia establecida en el punto 4.1 del presente acto administrativo, será elegida libre y voluntariamente por el Operador de Transporte en conformidad a los requisitos que se establecen en este punto. La empresa no podrá ser de aquellas consideradas como relacionadas, ni de aquellas que hayan sido sancionadas por el Ministerio de acuerdo a las mismas cláusulas contenidas en el presente acto administrativo, por grave mal uso de los equipos y/o programas del sistema AVL o grave negligencia en la entrega de la información establecida en el presente acto administrativo aún cuando esto hubiere acontecido con posterioridad al inicio del contrato con la misma.

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

- a) Aquellas en que el representante legal de un servicio de Transporte Público o propietario de la flota adscrita a un servicio de transporte público, o su cónyuge, hijos, o parientes hasta el tercer grado de consanguinidad y segundo de afinidad de estos sea dueño de más del 10% de su capital o sus acciones

⁵ Se entiende que la presentación de datos es fuera de línea cuando no se realiza en tiempo real, si no que en los plazos que determine el Ministerio a través del respectivo Acto Administrativo.

representen tal cifra, o aquellas en que sus socios o accionistas con participación de más del 10% en la sociedad de transporte público, posean directamente o a través de otras personas naturales o jurídicas, más del 10% de su capital o sus acciones representen tal cifra, en la empresa operadora de tecnología.

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

4.2.3 SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO CON OPERADOR TECNOLÓGICO

El Operador de Transporte se obliga a que el Operador Tecnológico suscriba con el Ministerio, en un plazo de 10 (diez) días hábiles siguientes a la fecha de suscripción del contrato señalado en el Anexo N° 3 del presente acto, el contrato que se inserta en el Anexo N° 2 y por medio del cual la empresa referida se sujetará a las multas establecidas en tal instrumento. En caso que no se diere cumplimiento a esta obligación, se procederá conforme a lo expuesto en el punto 8 del presente acto.

No podrá haber interrupción entre los servicios que presten los Operadores Tecnológicos, por lo tanto, en el caso de que el Operador Tecnológico sea reemplazado deberá comenzar de inmediato las operaciones y en tal acto deberá haber suscrito el contrato a que se refiere el Anexo N° 2 y cumplir lo dispuesto en el punto 4.2.4.

4.2.4 ESTÁNDARES TÉCNICOS, DE OPERACIÓN Y DE ACREDITACIÓN DE LOS SISTEMAS AVL.

Los sistemas AVL que utilice el Operador Tecnológico deberán cumplir con las funcionalidades descritas en el punto 4.3 del presente acto administrativo, con el objeto de garantizar la calidad y confiabilidad de los datos que se generen. Con el objeto de verificar que el Operador Tecnológico tiene las competencias necesarias para desempeñar correctamente las funciones señaladas en general en el punto 4.2.1 y descritas en los puntos 4.3 y 4.4, deberá someterse a un conjunto de pruebas técnicas específicas realizadas por el Ministerio, previo al inicio de la operación de los servicios.



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

4.3 FUNCIONALIDADES DEL SISTEMA AVL

4.3.1 COMPONENTES DEL SISTEMA AVL

El sistema AVL está compuesto por los siguientes elementos:

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

4.3.2 FUNCIONALIDADES DEL EQUIPAMIENTO EMBARCADO

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

4.4 DATOS E INFORMACIÓN QUE SE DEBERÁ TRANSMITIR Y PRESENTAR AL MINISTERIO.

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

Descripción general de los datos e información.	
1	Datos de seguimiento de vehículo fuera de línea ("tracking"): 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	Información de Expediciones: 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 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. En la Resolución de Acreditación ⁶ se establecerán las condiciones en que se considera que una expedición es válida.
3	Indicadores de cumplimiento. El cálculo de estos indicadores se presenta en el punto 4.5 de este acto.
4	Datos de seguimiento ("tracking") en sistema en línea Los datos serán los mismos señalados en la fila N° 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 las Secretarías Regionales y los Programas, Divisiones y Unidades de la Subsecretaría de Transportes para el cumplimiento de sus fines.

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

⁶ 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.

4.5 INDICADORES DE CUMPLIMIENTO

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

El Operador de 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.

4.5.1 INDICADOR DE CUMPLIMIENTO DE LA FRECUENCIA ICF

Este indicador tiene por objetivo la revisión del cumplimiento efectivo de las frecuencias requeridas de acuerdo al valor indicado en el Programa de Operación.

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

- EE_{dp}^{st} : es la cantidad de expediciones exigidas para el servicio s , sentido i , el día d , periodo p , de acuerdo al valor indicado en Programa de Operación.
- EO_{dp}^{st} : es la cantidad total de expediciones válidas⁸ observadas, para el servicio s , sentido i , el día d , en el periodo p .
- ICF_{dp}^{st} : es el indicador de cumplimiento de la frecuencia en el servicio s , sentido i , el día d , en el periodo p .

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

$$ICF_{dp}^{st} = \frac{\min\{EE_{dp}^{st}, EO_{dp}^{st}\}}{EE_{dp}^{st}}$$

Este valor debe ser redondeado al segundo decimal.

Luego de acuerdo a lo indicado en el Anexo N°1, se separan los ICF_{dp}^{st} de acuerdo al parámetro 'Tipo Demanda' del periodo analizado según indique plan de operaciones, generándose tres (3) listados de valores de ICF_{dp}^{st} para el mes analizado: Baja, Media, Alta.

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

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

⁷ Para la definición de día se entenderá que corresponde a todos los días del mes.

⁸ De acuerdo a lo que definirá el Ministerio a través de acto administrativo.

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

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

- $FactorPago = 0,50$

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

- $FactorPago = 1$

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

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

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

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

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

4.5.2 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 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.

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

4.5.2.1 CÁLCULO DE INTERVALOS EXIGIDOS (IE)

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

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

EE_{dp}^{sl} : Cantidad de expediciones exigidas para el servicio s , sentido i , el día d , periodo p , de acuerdo al valor indicado en Programa de Operación.

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

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

El valor obtenido debe estar expresado en minutos y redondeado al segundo decimal. Este procedimiento se debe realizar para todos los servicios, sentidos, días y periodos de cada mes.

4.5.2.2 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 $t_{dk}^{sl}(C)$, 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:

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

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

- Sea p , el periodo correspondiente de la expedición a la cual pertenece la pasada k
- Sea j , un parámetro que toma valores entre 1 y $n_{dp}^{sl}(C)$, siendo este último valor la cantidad total de intervalos observados en el punto de control C para el servicio s y sentido i , en el día d y cada periodo p .
- Si no hay intervalos observados, $IO_{djp}^{sl}(C)$ no se construye y $n_{dp}^{sl}(C)=0$.

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

Se deben además, considerar las siguientes condiciones:

- a. Si en un periodo p no hay expediciones exigidas y en el periodo $p+1$ sí, entonces

para la primera pasada que pertenezca a un periodo mayor o igual a $p+1$ no se construye su intervalo observado.

- b. Si existen frecuencias para los periodos $p=0$ de un día y $p=23$ del día anterior, entonces para la primera pasada del periodo $p=0$ de un día, su intervalo se construirá utilizando la pasada de la última expedición del día anterior.

4.5.2.3 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:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.5.2.4 CÁLCULO DEL INDICADOR DE REGULARIDAD

La fórmula de pago se obtendrá utilizando lo siguiente:

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

- Si desviación estándar $IR(C) \leq 0,25$ entonces:

- $IR(C)_M = 1,19 \times IR(C) - 0,09$

- Si desviación estándar $IR(C) > 0,25$ entonces:

- $IR(C)_M = IR(C)$

2. Si $IR(C) < 0,50$ se procede de la siguiente forma:

- $IR(C)_M = 0,50$

3. Si $IR(C) > 0,90$ se procede de la siguiente forma:

- $IR(C)_M = 1$

En todos los casos $IR(C)_M$ debe estar redondeado al segundo decimal.

Finalmente, el valor mensual del indicador IR_M , se calculará como un promedio ponderado para todos los puntos de control. El valor de estos ponderadores será definido a través de Resolución de la Secretaría Regional Ministerial.

4.5.3 INDICADOR DE PUNTUALIDAD (IP)

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

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

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

En una Resolución que al efecto dicte el Secretario Regional Ministerial se definirán:

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

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

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

Para los casos de borde, es decir, el intervalo anterior al primero y el último intervalo, donde 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:

k	$IPP_{dk-1}^{si}(C)$	$TPP_{dk}^{si}(C)$	$IPP_{dk}^{si}(C)$
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

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 $TPO_{dj}^{st}(C)$ incluido en este intervalo, se pasa al punto 3.

3. Se construyen los intervalos:

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

En caso de existir un tiempo de pasada observado $TPO_{dj}^{st}(C)$ de la LPO actualizada incluido en este intervalo, entonces $IP_{dj}^{st}(C) = 0,75$ 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 $TPO_{dj}^{st}(C)$ incluido en este intervalo, se pasa al punto 4.

4. Se construyen los intervalos:

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

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

5. Se construyen los intervalos:

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

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

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

Finalmente 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.

4.6 FALLA MASIVA DE LOS SISTEMAS AVL

En caso de falla masiva del sistema AVL o incumplimientos reiterados, el Ministerio a través de las entidades descritas en el punto 4.7 medirá los indicadores de cumplimiento descritos en el punto 4.5 a través de muestras en terreno que podrán realizarse en la fecha, lugar y hora que el Ministerio determine. Las mediciones en terreno tendrán la misma validez que aquellas obtenidas a través del sistema AVL.

4.7 SOBRE LA FISCALIZACIÓN

La fiscalización del cumplimiento de la presente resolución se apoyará principalmente en el sistema AVL.

La fiscalización en terreno de los servicios de transporte será realizada por el Ministerio a través del Programa Nacional de Fiscalización, y con apoyo de las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, y de la División de Transporte Público Regional.

5 DEL PAGO DEL SUBSIDIO.

5.1 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 el numeral 4 anterior y según lo siguiente⁹:

$$\text{Subsidio}_M = \text{Subsidio}_0 \times (\alpha \times \text{ICF}_M + \beta \times \text{IR}_M + \gamma \times \text{IP}_M)$$

*Subsidio*₀: es el subsidio mensual definido por el contrato de otorgamiento de subsidio del operador de transporte, reajustado de acuerdo a lo definido en el presente acto administrativo.

*Subsidio*_M: es el subsidio mensual correspondiente al mes M una vez aplicadas las ponderaciones por los indicadores de cumplimiento.

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.

Al inicio de la operación de la regulación contenida en el presente acto, se considerará un periodo de marcha blanca en el control en base a indicadores. Para ello, durante los tres primeros meses de operación, los factores α , β y γ se dividirán por el factor 0,9 previo a la aplicación de la fórmula anterior. Para los meses cuarto y quinto de la operación los factores señalados se dividirán por 0,95. Con todo, el valor de *Subsidio*_M nunca podrá ser superior al *Subsidio*₀ que corresponda.

5.2 SOBRE EL PROCEDIMIENTO DE PAGO DEL SUBSIDIO

5.2.1 INTRODUCCIÓN

La operación de las transferencias de fondos utiliza una plataforma informática proporcionada y mantenida por la División de Transporte Público Regional, que automatiza el proceso de recepción y recopilación de la información necesaria para la entrega del subsidio y para rendir las cuentas. En caso que la plataforma no pueda ser utilizada, la División de Transporte Público Regional informará con anticipación al representante legal y se hará uso de mecanismos mediante correo electrónico que mantendrán la funcionalidad de la plataforma informática.

5.2.2 ETAPAS

5.2.2.1 RECEPCIÓN Y RECOPIACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Para el acceso y uso adecuado de la plataforma, la División de Transporte Público Regional proporcionará al operador de servicios un nombre de usuario y una contraseña personal e intransferible a través de una declaración jurada, en la cual, el operador de servicios se responsabiliza de la veracidad de la información proporcionada; esta deberá ser suscrita en la misma instancia en que se firme el respectivo contrato de otorgamiento de subsidio.

⁹ Los valores α , β y γ serán definidos en cada perímetro de exclusión. Se considerara que $\alpha + \beta + \gamma = 1$.

En caso que se informe al operador de servicios que la plataforma informática no pueda ser utilizada, se hará uso de un correo electrónico señalado por el operador en la declaración jurada mencionada en el párrafo anterior. La contraseña de dicho correo electrónico deberá ser personal e intransferible.

Los primeros 5 días de cada mes, el operador de servicios entregará a la División de Transporte Público Regional, los formularios de distribución y de tarifa efectivas del mes anterior, que se proporcionarán al operador al inicio de los servicios, a través de la plataforma informática o, de manera excepcional, por correo electrónico. En caso de no cumplir con lo anterior en el plazo dispuesto, la División de Transporte Público Regional no procederá a transferir fondos.

Los antecedentes asociados a la modificación de la nómina de los propietarios o mandatarios de los vehículos a que se refiere el punto 7, deben ser proporcionados por el operador del servicio a través de la plataforma informática o, de manera excepcional, por correo electrónico antes del día 25 de cada mes. En caso de no presentar dichos antecedentes dentro del plazo mencionado, la nómina de los propietarios o mandatarios de los vehículos se mantendrá conforme lo señalado en el mes anterior.

La transferencia de fondos se realizará siempre y cuando el representante legal proporcione, en los plazos señalados, los informes y antecedentes indicados en los párrafos anteriores y haya dado cumplimiento a lo señalado en la Resolución Exenta N° 759, de 2003, de la Contraloría General de la República.

5.2.2.2 RENDICIÓN DE CUENTAS

Antes de proceder a una nueva transferencia, el operador del servicio deberá entregar a la División de Transporte Público Regional la rendición de cuentas debidamente firmada o mediante firma electrónica a través de la plataforma informática o, de manera excepcional, a través de correo electrónico. Lo anterior deberá realizarse a más tardar 5 días después de recibido el pago.

En caso que el representante legal no haga entrega de la rendición de cuentas mencionada en el párrafo anterior en el plazo dispuesto, no procederá con la transferencia de fondos para el mes siguiente conforme a lo dispuesto en la Resolución N° 759 de 2003 de la Contraloría General de la República.

6 RESPECTO AL SUBSIDIO

6.1 SOBRE LOS MONTOS

Los montos de Subsidios iniciales asociados a la operación de los servicios dentro del Área Regulada se encuentran determinados en la siguiente tabla en correspondencia al servicio asignado:

Servicio ¹⁰	Monto mensual (\$) ¹¹

¹⁰ Indicar nombre servicio.

¹¹ Indicar valores.

El Ministerio suscribirá con cada operador que adscriba a alguno de los servicios regulados a través de la presente Resolución, un contrato de otorgamiento de subsidio el cual regulará el derecho al mismo, y los requisitos y exigencias para percibirlo.

6.2 REAJUSTES DEL MONTO DE SUBSIDIO CON IPC

Sin perjuicio de las posibles actualizaciones señaladas en el numeral 3° de la presente resolución y las dispuestas en el artículo 6° del reglamento del artículo 3° literal b) de la Ley 20.378, los montos de subsidio, serán reajustados anualmente según la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor durante el año inmediatamente anterior al de la entrega del subsidio. Lo anterior no se contemplará cuando existan medios electrónicos, manuales u otros para la medición continua y completa de viajes, según lo determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y los montos del subsidio para cada servicio puedan actualizarse trimestralmente en función del número efectivo de viajes y la disponibilidad presupuestaria.

7 MODELO DE DISTRIBUCIÓN DE RECURSOS

Cada Operador de Servicios de Transporte deberá generar una metodología de distribución del monto del subsidio, que lo obligará con los propietarios, y que permitirá proceder al pago según lo dispuesto en el punto 5.2.

La metodología a que se refiere el párrafo anterior debe contener reglas explícitas, que permitan asignar a cada propietario el monto de lo que corresponde por los servicios prestados, y los criterios de asignación, y las variables e hipótesis utilizadas para efectuar la distribución, debiendo sujetarse para esto a los siguientes principios generales:

- a) **Objetividad:** La metodología propuesta debe basarse en variables y criterios objetivos, no sujetos a arbitrariedad.
- b) **No discriminación arbitraria:** No es posible generar condiciones de distribución basadas en distinciones, o preferencias injustificadas.
- c) **Claridad:** La Metodología debe contener criterios claros y reglas explícitas, fáciles de comprender y aplicar, para aquel que no tenga conocimientos de carácter profesional o técnico.
- d) **Permanencia:** Si bien la metodología es susceptible de mejoras, deberá contener y definir reglas mínimas de permanencia, que otorguen a los propietarios seguridad sobre bases reales y concretas sobre las cuales se podrán efectuar modificaciones a la metodología.

Los criterios de asignación deberán estar contruidos en base a dos porcentajes:

A lo menos el 80% del monto a distribuir deberá sujetarse a alguno o algunos de los siguientes parámetros:

- Número de Días y horas trabajados.
- Kilómetros recorridos.
- Tabla de diferenciación de valores por zonas, recorridos u horas.
- Ingresos sin adicionar el correspondiente al subsidio
- Antigüedad de los buses.
- Números de viajes.
- Periodo o temporalidad en que se presta el servicio.
- Costos por tráfico, vías.

- Flujo vehicular.
- Cantidad de pasajeros escolares y adultos.
- Mayores costos por estado o dificultad de la red vial o de la zona.
- Prestación de servicios en zonas de mayor atracción de usuarios.
- Prestación de Servicios de transportes en condiciones fundadamente especiales o extraordinarias

El 20% o menos del monto a distribuir, se realizará en base a la designación realizada por el operador de servicios, de cualquier parámetro de distribución que tenga relación con la operación del servicio, cuidando de todas formas, de respetar los principios generales de distribución.

Los parámetros seleccionados tendrán un carácter de general aplicación, no pudiendo aplicarse parámetros diferentes a los diversos propietarios, por tanto en caso de generarse más de un parámetro de los distintos porcentajes, deberán ejecutarse mediante asignaciones proporcionales idénticas para todos los propietarios. El cumplimiento de tales parámetros regularán las relaciones entre privados, operadores y propietarios, obligando a operadores con propietarios, y por tanto el Ministerio no tendrá facultades para controlar y fiscalizar el cumplimiento de tales parámetros.

La metodología y la nómina de los propietarios deberán remitirse al Ministerio y a cada uno de los citados propietarios antes del inicio de los servicios; en tanto las modificaciones efectuadas a las mismas deben ser remitidas con anterioridad a su aplicación o entrada en vigencia.

El Ministerio podrá solicitar aclaraciones a la metodología y a sus modificaciones cuando lo estime pertinente.

8 SANCIONES, PROCEDIMIENTOS Y GARANTÍAS

8.1 PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO

La potestad sancionadora se ejercerá mediante el procedimiento establecido en este punto y en conformidad a las disposiciones establecidas en la Ley N° 19.880.

El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones asumidas por el Operador del servicio, podrá ser causal de multas, cancelación, suspensión y amonestación por escrito de carácter grave y leve, sin perjuicio de la aplicación de otras sanciones que sean procedentes de acuerdo a la normativa vigente.

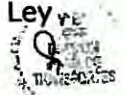
En caso de constatar la existencia de una conducta sancionable, el Secretario Regional Ministerial competente podrá formular cargos al Operador conforme a lo dispuesto en este acto administrativo. El Operador tendrá cinco (5) días hábiles para presentar sus descargos.

Si el Operador de Transporte solicita en sus descargos medidas probatorias, el Secretario Regional dará lugar a ellas o bien las rechazará con expresión de causa. Con todo el término probatorio y la apreciación de la prueba se realizará conforme lo dispone la Ley N° 19.880.

La resolución definitiva que se dicte deberá pronunciarse sobre las alegaciones y defensas del Operador y, aplicará la sanción, sobreseimiento o absolverá, según corresponda. El pronunciamiento anterior se hará dentro de los treinta (30) días hábiles de evacuada la última diligencia ordenada en el expediente.

La reclamación administrativa de las sanciones impuestas se sujetará a lo establecido en la Ley N°19.880.

8.2 DE LOS INCUMPLIMIENTOS Y SUS SANCIONES



Para los efectos del ejercicio de la potestad sancionadora las infracciones a que se refiere este instrumento se clasificarán en gravísimas, graves y leves, y se les aplicarán las siguientes sanciones:

- Las infracciones gravísimas darán lugar a la Cancelación del servicio del Registro Nacional de Servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros lo que lleva a la caducidad del contrato.
- Las infracciones graves darán lugar a la Amonestación por escrito de carácter grave.
- Las infracciones leves darán lugar a la Amonestación por escrito de carácter leve.
- La acumulación de infracciones graves o leves darán lugar a la suspensión del servicio.

Cuando el infractor pudiese ser sancionado por diversas infracciones por el mismo hecho, de las sanciones posibles, se le impondrá la de mayor gravedad, siendo de la misma gravedad se le impondrá la de mayor monto pecuniario.

a) De la cancelación:

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

Incumplimiento	Sanción	No obstante sanción anterior
<p>1 La no iniciación o el abandono 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 iniciados los servicios. A su vez, por abandono se entiende el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio por un mes completo según lo establecido en el punto 4, igual a cero durante 5 o más días consecutivos, o un mes completo con indicador de frecuencia diario del servicio inferior a 0,2, o 2 meses continuos con un indicador de frecuencia diario del servicio igual o superior a 0,2 e inferior a 0,4.</p>	<p>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. 3.- Cancelación del Servicio</p>	<p>En caso de que así lo determine el Ministerio, el Operador cancelado 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>
<p>2 La cesión del contrato o la subcontratación total del servicio</p>	<p>1.- Término anticipado del contrato. 2.- Multa de 100% de subsidio mensual a otorgar y cobro de los Instrumentos de Garantía 3.- Cancelación del Servicio</p>	

3	La no instalación del sistema AVL en un plazo de 20 días hábiles de iniciada la operación del servicio.	1.- Término anticipado del contrato. 2.- Cobro de los Instrumentos de Garantía de fiel cumplimiento de contrato. 3.- Cancelación del Servicio
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 3.- Cancelación del Servicio

En caso de aplicarse la sanción de cancelación, el Ministerio por razones de interés público y buen servicio, podrá efectuar un nuevo proceso de negociación, o realizar un proceso concursal.

b) De la amonestación por escrito de carácter grave:

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

Incumplimiento		Monto Multa
1	La entrega inexacta de la información mencionada en el numeral 4, una vez transcurridos tres meses desde el inicio de los servicios.	Cobro de garantía por un monto de 50 UF
2	No realizar la rendición de cuentas dentro del plazo señalado en el punto 5.2.2.2.	Cobro de una garantía por un monto de 5 UF por día de atraso
3	No entregar dentro de plazo los formularios a que se refiere el punto 5.2.2.1.	Cobro de garantías por un monto de 5 UF por día de atraso
4	Cobro de tarifa superior a la establecida.	Cobro de una garantía por un monto de 50 UF.
5	Presentar una flota inferior a la mínima establecida.	Cobro de una garantía por un monto de 50 UF.
6	La no reposición de las garantías, de acuerdo a lo señalado en el punto 9, por cada dos días de atraso.	Cobro de garantías por un monto de 5 UF.
7	La interrupción no autorizada del servicio. Se entenderá por interrupción, el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio, igual o inferior a 0,05 durante 1 día, o diez días continuos con un indicador de frecuencia promedio diario del servicio inferior a 0,2, o 40 días continuos con	Cobro de garantía por un monto de 100 UF

	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.	
8	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 garantía por 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 Secretario Regional, previo proceso administrativo, en el caso que se verifique cualquiera de los incumplimientos del contrato que se indican en la tabla expuesta a continuación:

Incumplimiento		Monto Multa
1	La no presentación, dentro de plazo que establecerá el Ministerio en la Resolución de Acreditación, de la información mencionada en el numeral 4	Cobro de garantías por un monto de 15 UF.
2	Cualquier incumplimiento a que se refiere el punto 3.4.1. sobre la apariencia y comportamiento de los conductores.	Cobro de garantías por un monto de 2 UF.
3	Todo otro incumplimiento que no sea susceptible de ser sancionado con la cancelación o amonestación por escrito de carácter grave establecidas precedentemente, será sancionado por el Secretario 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 garantías por un monto de 5 UF.

d) Suspensión

Incumplimiento		Sanción
1	La acumulación de doce (12) amonestaciones por escrito de carácter grave en el período de seis (6) meses	Suspensión del Servicio por un periodo de 14 días corridos.
2	La acumulación de doce (12) amonestaciones por escrito de carácter leve en el período de seis (6) meses	Suspensión del Servicio por un periodo de 3 días corridos.

e) De las multas:

Las multas serán aplicables al operador con cargo a las garantías señaladas en el punto 9 o 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.

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 de la presente resolución.

9 GARANTÍAS

Al momento de la suscripción del contrato, el Operador deberá entregar instrumento(s) de



9

Handwritten vertical line or signature on the right margin.

garantía(s) de fiel cumplimiento de las obligaciones que impone el perímetro de exclusión.

Los instrumentos de garantías podrán constituirse mediante Boletas Bancarias de Garantía, extendidas como irrevocables y pagaderos a la vista por un plazo de vigencia de al menos 6 meses posteriores al término del plazo de vigencia del perímetro de exclusión establecido.

El número de boletas de garantía que deberán, extenderse y el monto de cada una estas se expone a continuación:

- a) Una Garantía equivalente a dos meses del subsidio asignado expresados en UF.
- b) Una Garantía de 100 UF
- c) Dos Garantías de 50 UF
- d) Veinte Garantías de 5 UF
- e) Diez Garantías de 2 UF

La boleta de garantía debe ser extendida con los siguientes datos:

Nombre : Subsecretaría de Transportes.
Rol Único Tributario : 61.212.000-5.

La Boleta de Garantía deberá tener la siguiente glosa: "Garantía de Fiel Cumplimiento de las obligaciones que impone el perímetro de exclusión y su contrato".

Adicionalmente las garantías podrán constituirse mediante una póliza de garantía de cumplimiento de las obligaciones que impone el perímetro de exclusión y su respectivo contrato, con carácter de irrevocable, a la vista y de ejecución inmediata, por un monto de 300 UF más el equivalente a dos meses del subsidio contemplado en este acto en UF. Esta póliza deberá tener un plazo de vigencia de al menos 6 meses posteriores al término del plazo de duración del perímetro de exclusión establecido, siendo el asegurado la Subsecretaría de Transportes.

En la póliza deberá expresamente considerarse que el asegurado podrá hacer efectiva la póliza, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que el Afianzado ha incurrido en incumplimiento de las obligaciones garantizadas por la póliza; y
- b) Que el Asegurado haya notificado al Afianzado en forma fehaciente requiriéndole para que cumpla el contrato o pague los perjuicios causados por incumplimiento.

Además la Póliza deberá considerar que cumplido lo anterior el Asegurado podrá requerir el pago a la Compañía de Seguros. Este requerimiento consistirá en una declaración suscrita por el Asegurado en la que se especifique el hecho en que consiste el incumplimiento y el monto de la indemnización solicitada, debiendo la Compañía de Seguros proceder al pago de la indemnización correspondiente una vez que el siniestro quede configurado, según lo establecido en el párrafo anterior, sin que corresponda exigir otros antecedentes respecto a su procedencia y monto. Deberá indicar además que el Asegurado podrá requerir el pago a la Compañía, mediante un oficio, pudiendo informar la misma vía presencial, e-mail o fax. Una vez presentado lo anterior, el pago de la indemnización se debe realizar a la vista, abonando directamente en la cuenta corriente que haya establecido el asegurado u otra forma que se establezca. La póliza deberá indicar que el Asegurado podrá hacer efectiva esta póliza, por los montos correspondientes a las sanciones o multas aplicadas.

La póliza de garantía deberá ajustarse al menos a la aprobada por la Superintendencia de Valores y Seguros bajo el código POL 1 20 131 794, texto del cual debe eliminarse el artículo XI. Esta póliza debe pagarse al contado, y deberá contener en su glosa correspondiente, la materia asegurada, y el número de la resolución que establece el perímetro. La fecha de conversión de la UF de la Póliza, deberá ser aquella en que se dio requerimiento de pago a la compañía de seguro.

El Operador del Servicio deberá someter a consideración del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, los formatos de contratos de seguros antes de su celebración. El Ministerio podrá rechazar tales formatos, y exigir modificaciones, si estima que las condiciones presentadas, no cumplen con lo que dispone este punto.



En caso que por cualquier motivo se hicieren efectivas las garantías o una parcialidad de las mismas, será obligación del Operador reponer estas un plazo de 30 días de notificado el Operador que se ha efectuado el cobro de las mismas. Los nuevos instrumentos deberán tener idénticas condiciones y características de aquellas garantías que se reponen.

9.1 GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES LABORALES

Cuando la Dirección del Trabajo, las Instituciones Previsionales, los Tribunales de Justicia u otro organismo competente determinen, mediante el respectivo documento, que existe incumplimiento de la obligación de pago de una o más remuneraciones o cotizaciones laborales, previsionales y de salud, que correspondan a los trabajadores del Operador de Transporte por aplicación de lo pactado en sus respectivos contratos individuales de trabajo, o los subcontratados en su caso, el Ministerio podrá ejecutar la garantía regulada a continuación, conforme las condiciones establecidas en el presente punto.

Antes de la puesta en marcha de los servicios y previa conformidad del Ministerio, el Operador de Transporte entregará una garantía de cumplimiento de obligaciones laborales equivalente a un mes del subsidio asignado expresado en UF.

La boleta de garantía debe ser extendida con los siguientes datos:

Nombre : Subsecretaría de Transportes.
Rol Único Tributario : 61.212.000-5.

La Boleta de Garantía deberá tener la siguiente glosa: "Para Garantizar el Cumplimiento de las Obligaciones Laborales y de Seguridad Social derivadas de las obligaciones que impone el perímetro de exclusión y su contrato".

La vigencia mínima de la Garantía de Cumplimiento de las Obligaciones Laborales será de [] meses a partir de la fecha de inicio de la prestación del servicio, la que deberá renovarse con una anticipación de treinta (30) días a su vencimiento.

La Garantía de Cumplimiento de las Obligaciones Laborales para el último año de la vigencia del contrato, deberá tener una vigencia mínima de veinticuatro (24) meses, de forma tal que la vigencia de la garantía supere en doce (12) meses a la fecha de término del contrato.

En caso de cobro total o parcial de la Garantía de Cumplimiento de Obligaciones Laborales y de Seguridad Social, el Operador de Transporte deberá entregar al MTT, dentro de los diez (10) días siguientes, una nueva boleta por el mismo monto y términos que reemplace la anterior.

En caso de verificarse el incumplimiento de la obligación de pago de las remuneraciones o cotizaciones laborales, previsionales y de salud, según lo determine la Dirección del Trabajo, las Instituciones Previsionales o los Tribunales de Justicia competentes, **mediante la correspondiente multa o sentencia judicial ejecutoriada**, que correspondan a los trabajadores del Operador de Transporte por aplicación de lo pactado en sus respectivos contratos individuales de trabajo, y previo a la ejecución de la garantía, el Ministerio requerirá al Operador de Transporte el pago de la(s) remuneración(es) y/o cotización(es) impaga(s) dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su notificación. Trascendido dicho plazo sin que éste haya acreditado el pago antes referido, el Ministerio podrá ejecutar el cobro de la(s) boleta(s) a beneficio fiscal

10 EVALUACIÓN DE LOS SERVICIOS

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones elaborará mensualmente un indicador de evaluación mensual de los servicios IE_M^S , en base a los datos obtenidos por los sistemas AVL implementados por el operador y según lo definido en la presente resolución.

Este indicador será utilizado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para elaborar un ranking de cumplimiento mensual, en el cual se numerarán cada uno de los servicios, en orden numérico descendente, de mayor a menor de acuerdo al cumplimiento que presenten.

Para cada servicio, se calcula como¹²:

$$IE_M^s = \alpha \times ICF_M^s + \beta \times IR_M^s + \gamma \times IP_M^s$$

Dónde,

IE_M^s : es el indicador de evaluación mensual del servicio s.

ICF_M^s : es el indicador de frecuencia mensual del servicio s.

IR_M^s : es el indicador de regularidad mensual del servicio s.

IP_M^s : es el indicador de puntualidad mensual del servicio s.

Estos indicadores se calcularán de la misma forma que sus indicadores homólogos agregados para todos los servicios del contrato según lo indicado en el numeral 4, pero en forma independiente para cada servicio. Cuando el contrato tiene un único servicio, los indicadores agregados por contrato y el individual del servicio coinciden. Dichos valores deben estar redondeados al segundo decimal.

El ranking mensual será publicado en el sitio web que determine el Ministerio desde el mes siguiente de iniciado los servicios bajo perímetro de exclusión.

Cada dos años desde el inicio de prestación de los servicios bajo perímetro de exclusión, el ranking bianual (IEB), se calculará como el promedio ponderado de cada año, donde el primer año pesa un 30% y el segundo año un 70%. El promedio debe estar redondeado al segundo decimal.

En base a este ranking bianual, el Ministerio podrá poner término anticipado a la operación del servicio de aquellos operadores, que en promedio de los dos años, ocupen el último lugar del ranking mencionado siempre y cuando el IEB sea menor o igual a 0,85.

Además, se podrá poner término anticipado a todos aquellos servicios que tengan un IEB menor o igual a 0,6 y sin perjuicio de las sanciones dispuestas en el punto 8.2 del presente acto.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones concursará los servicios que se hallen en tal situación en conformidad a lo dispuesto en el punto siguiente, y en caso que el operador de transporte que actualmente presta el servicio participe, lo hará con disminución de puntaje en conformidad a los criterios de evaluación dispuestos.

La cancelación del servicio a que se refiere este punto, sólo se hará efectiva, una vez que comiencen las operaciones del servicio concursado.

11 ASIGNACIÓN DE LOS SERVICIOS DE CONFORMIDAD AL ARTÍCULO CUARTO TRANSITORIO DE LA LEY 20.696

a) Proceso Previo

Tramitado totalmente el presente acto administrativo, el Ministerio convocará dentro de los treinta días siguientes, a los responsables de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros del área geográfica en la que se estableció el perímetro, con el objeto de desarrollar procesos de negociación.

La convocatoria será realizada mediante acto administrativo fundado, en el cual se determinarán las condiciones, plazos y requisitos de participación, junto con los antecedentes que deberán ser presentados.

En caso de no generarse acuerdos con uno o más responsables de servicios en la convocatoria a la que se refiere este punto, el Ministerio llamará a concurso para dichos servicios.

b) Suscripción de Contrato de adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio en perímetro de exclusión

Los valores de α , β y γ son los mismos ponderadores utilizados en el numeral 5.

Una vez alcanzado el o los acuerdos o adjudicado el otorgamiento de subsidio en conformidad al párrafo final del punto anterior, el Ministerio suscribirá con los responsables de servicios u operadores de servicios, un contrato de **adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio en perímetro de exclusión**, en los cuales se obligarán a dar cumplimiento a todos y cada uno de los puntos que envuelve este acto administrativo.

A handwritten signature in black ink, consisting of a vertical line with a loop at the top and a small flourish at the bottom.

12 ANEXOS

12.1 ANEXO 1 PROGRAMA DE OPERACIÓN [A MODO EJEMPLAR]

RESUMEN OPERADOR DE TRANSPORTE

1. Descripción del Operador

NOMBRE EMPRESA	Sociedad de Transportes e Inversiones Vía	RUT	50.678.678-K
FOLIO	4000000		
REPRESENTANTE LEGAL	José Pérez Pérez	RUT	12.345.678-9
ADMINISTRADOR OPERACIONAL	Juan González González	RUT	14.345.678-K
ACTO ADMINISTRATIVO VIGENTE	Resolución 1020 de 2014		

2. Resumen de servicios

Servicio	Sentido	Flota Mínima	Flota Inscrita	Antigüedad Máx (Años)	Longitud (KM)	Origen	Destino	Nombre del Servicio
99Z	Regreso	25	46	18	15,13	Los Ciruelos 100, Tomé	Salas 1444, Concepción	Tomé - Ccp
99Y	Regreso	25	46	18	16,12	Los Tilos 1250, Tomé	Salas 1444, Concepción	Bellavista - Ccp
99X	Regreso	25	46	18	13,1	Los Naranjos 780, Tome	Salas 1444, Concepción	Cerro el Santo - Ccp
99W	Regreso	25	46	18	17,56	Galvarino 2300, Tomé	Salas 1444, Concepción	Cerro Estanque - Ccp
99V	Regreso	25	46	18	16,32	Lo Morros, Coliumo	Salas 1444, Concepción	Coliumo - Ccp
99U	Regreso	25	46	18	14,03	Ismael Vera, Dichato	Salas 1444, Concepción	Dichato - Ccp
99A	Ida	35	39	15	15,13	Salas 1444, Concepción	Los Ciruelos 100, Tomé	Ccp - Tomé
99B	Ida	35	39	15	16,12	Salas 1444, Concepción	Los Tilos 1250, Tomé	Ccp - Bellavista
99C	Ida	35	39	15	13,1	Salas 1444, Concepción	Los Naranjos 780, Tome	Ccp - Cerro el Santo
99D	Ida	35	39	15	17,56	Salas 1444, Concepción	Galvarino 2300, Tomé	Ccp - Cerro Estanque
99E	Ida	35	39	15	16,32	Salas 1444, Concepción	Lo Morros, Coliumo	Ccp - Coliumo
99F	Ida	35	39	15	14,03	Salas 1444, Concepción	Ismael Vera, Dichato	Ccp - Dichato





PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO (99Z-Regreso)

1. Descripción del Servicio

Servicio	Sentido	Origen	Destino	Estacionalidad
99Z	Regreso	Tomé	Concepción	Normal

2. Frecuencias

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

12.2 ANEXO N° 2

CONTRATO DE GESTIÓN DE SISTEMA AVL N° [número]

En Santiago, República de Chile, a [número de día] de [mes] de [año], entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante e indistintamente "el Ministerio", representado por el Ministro, don [nombre Ministro], Cédula Nacional de Identidad N°[número], ambos domiciliados en calle Amunátegui N° 139, de la comuna y ciudad de Santiago, como la parte solicitante; y [nombre operador], R.U.T. N°[número], domiciliada en [calle, número y comuna], en adelante e indistintamente el "Contratado", vienen a suscribir el siguiente acto:

PRIMERO: ANTECEDENTES Y OBJETO

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mediante Resolución N°[número]de [año] ha establecido una regulación de los servicios de transporte público urbano en la ciudad de [nombre], por un plazo determinado, debiendo estos Operadores de servicios de Transporte cumplir con ciertas condiciones de operación y de utilización de vías, y otras exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como tarifas, estructuras tarifarias, programación vial, regularidad, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos o administrativos, entre otras.

El Ministerio controlará la efectiva, correcta y adecuada prestación del servicio de transporte, en las condiciones de operación establecidas en la citada Resolución, utilizando para ello "sistemas de localización automática de vehículos", en adelante, "sistemas AVL". Un sistema AVL (Automatic Vehicle Location) permite conocer de manera remota y en tiempo real la ubicación geográfica de vehículos, usando para ello tecnologías de posicionamiento y de transmisión inalámbrica de datos. El tipo de tecnología de posicionamiento que se utilizará en este caso será "Global Positioning System", en adelante "GPS".

Dicha resolución establece lo siguiente, entre otros aspectos:

- El Operador de Transporte deberá contratar, bajo su responsabilidad y costo, una empresa operadora de sistemas AVL, en adelante, "Operador Tecnológico", que deberá cumplir con las condiciones establecidas en el punto 4.2 de dicha resolución.
- Los sistemas AVL que utilice el Operador Tecnológico deberán también cumplir con las funcionalidades descritas en el punto 4.3 de dicha resolución, con el objeto de garantizar la calidad y confiabilidad de los datos que se generen. Además, el Operador Tecnológico deberá acreditar las funcionalidades de su sistema AVL con el Ministerio según lo indicado en el punto 4.2.4 de dicha resolución.
- El Operador Tecnológico por medio de su sistema AVL deberá pesquisar datos de localización de los vehículos que se encuentren prestando el servicio de transporte y transmitirlos en línea a un servidor del Ministerio, cuando este lo determine. Además, deberá transmitir y presentar la información solicitada por el Ministerio fuera de línea, de las condiciones de operación de los servicios prestados por el operador de transporte al que atiende. Las condiciones para la transmisión y presentación de la información antes señalada se especificarán en un acto administrativo ministerial debidamente tramitado.

SEGUNDO: RESPONSABILIDAD Y COMPROMISO

El contratado que suscribe el presente acto, asume el compromiso y la responsabilidad en la entrega de la información verídica al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones por la operación informática y captura del sistema AVL con que opere el prestador del servicio en virtud del cual se suscribe este contrato, y en las demás condiciones y requisitos que se señalan en este contrato y que a continuación se detallan.

El incumplimiento de los compromisos señalados en este instrumento hará incurrir al contratado en las sanciones que se exponen y cuya responsabilidad acarrea las multas que se indicarán en lo siguiente.

Los compromisos y declaraciones realizadas en este acto las realiza el Contratado en carácter de declaración jurada.



TERCERO: VIGENCIA

Las obligaciones que impone el presente acto iniciarán su vigencia desde el primer momento en que el contratado obtenga los datos de los servicios efectuados por los operadores con posterioridad al inicio del Perímetro de Exclusión, y cuyos datos estén vinculados con el monto que corresponderá a pagar por el subsidio a entregar.

No obstante lo anterior, el presente contrato terminará, en caso que el Operador de Transporte ponga término al convenio suscrito con el Operador Tecnológico.

CUARTO: VÍNCULOS

El contratado declara juradamente no ser una empresa relacionada con el operador de transporte, ni de aquellas empresas que han sido sancionadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por el grave mal uso de los equipos y/o programas del sistema AVL o grave negligencia en la entrega y transmisión de la información solicitada por el Ministerio.

Para estos efectos se entenderá por relacionada las siguientes:

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

QUINTO: ESTÁNDARES TÉCNICOS, DE OPERACIÓN Y DE ACREDITACIÓN DE LOS SISTEMAS AVL.

El Operador Tecnológico deberá cumplir con los estándares técnicos, de operación y de acreditación del sistema AVL que el Ministerio establecerá por resolución, en base a la atribución que le entrega la Ley 18.696, artículo 3°.



SEXTO: ENTREGA DE DATOS E INFORMACIÓN CONTENIDA O PROVENIENTE DE DICHS SISTEMAS

El Operador Tecnológico deberá entregar los datos e información contenida o proveniente del sistema AVL que el Ministerio establecerá por resolución, en base a la atribución que le entrega la Ley 18.696, artículo 3°. En dicha resolución se especificará el contenido, formato, frecuencias, plazos máximos y condiciones especiales para la entrega de dichos datos e información.

SÉPTIMO: INFRACCIONES

- a) **Al vínculo:** En caso de que el contratado opere siendo empresa relacionada será sancionada con una multa equivalente a 100 UF y perderá su acreditación.
- b) **A los equipos y al sistema:** En caso que se comprobare que el contratado ha alterado los sistemas para obtener mayores cumplimientos en la operación de los servicios de transporte prestados por el prestador del servicio, se le sancionará con una multa equivalente a 100 UF, e incurrirá en la causal de grave mal uso de los equipos o sistemas.
- c) **A la información:** En caso de comprobarse que el informe entregado no resulta fidedigno, y que los resultados de cumplimiento resultan ser inferiores a los informados, el operador tecnológico será sancionado con una multa de 30 UF. En caso de que se reitere tal infracción dentro de un plazo de cuatro meses de cometida la anterior, en la segunda oportunidad la multa ascenderá a 60 UF, y en una tercera en el mismo plazo a 80 UF. El hecho de haberse producido una cuarta infracción a la información dentro del mismo plazo, o de seis infracciones por el mismo hecho en el plazo de un año hará incurrir al contratado en la causal de grave negligencia en la entrega de la información, y una multa que ascenderá a 100 UF.

OCTAVO: GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO

En este acto, el contratado hace entrega de un vale vista, que cauciona el fiel cumplimiento de las disposiciones señaladas en el presente contrato y que ha sido emitida por un banco comercial con sucursal en Santiago de Chile. El antedicho instrumento de garantía se ha emitido por un monto equivalente a 100 UF y ha sido extendida como irrevocable y pagadera a la vista por un plazo de vigencia de al menos, XXX (XXX) años, debiendo ser renovada con al menos sesenta (60) días de anticipación a la fecha de su vencimiento, en los mismos términos, mientras se sigan prestando los servicios a los que se refiere este contrato.

El instrumento bancario de garantía ha sido extendido con los siguientes datos:

Nombre : Subsecretaría de Transportes.
Rol Único Tributario : 61.212.000-5.

La garantía contiene la siguiente glosa: "Garantiza el Fiel Cumplimiento del Contrato de gestión de sistema AVL suscrito con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones".

En caso de hacerse efectiva la garantía, deberá ser repuesta por el contratado en un plazo no superior a diez (10) días hábiles, contados a partir de la fecha en que se le notifique que se ha dispuesto hacer efectiva dicha garantía.

NOVENO: FISCALIZACIÓN

La fiscalización del estricto cumplimiento de lo establecido en este instrumento, corresponderá al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

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

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.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tendrá libre acceso al vehículo y

locación donde se encuentren instalados los equipos y/o programas del sistema AVL para inspeccionar y verificar la instalación y operación de los mismos.

DÉCIMO: MODIFICACIÓN

El presente instrumento podrá ser modificado de común acuerdo, en base a las modificaciones que se produzcan, en la normativa y en el perímetro de exclusión a que accede este contrato.

En este caso el contratado podrá proceder a las modificaciones propuestas o dejar sin efecto este contrato, y en consecuencia el servicio a que se refiere el punto primero de este instrumento.

DÉCIMOPRIMERO: DOMICILIO Y DECLARACIÓN

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

El operador declara bajo juramento que posee capacidad financiera y técnica para llevar a cabo el servicio a que se refiere este contrato.

El operador declara bajo juramento además que la dirección de correo electrónico (e-mail): [dirección correo electrónico] será uno de los medios a través de los cuales el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, y la División de Transporte Público Regional le podrán notificar de todas las actuaciones a que se refiere este acto, y de los procedimientos, actuaciones, y efectos que deriven del contrato. En caso que por cualquier causa este correo sea modificado, se compromete a avisar por escrito con al menos 5 días hábiles de anticipación a efectuar tal modificación, entendiéndose que mientras no se dé tal aviso, las notificaciones continuarán efectuándose al correo inserto en esta cláusula.

DÉCILOSEGUNDO: PERSONERÍA

El nombramiento de don [nombre] como Ministro de Transportes y Telecomunicaciones consta en Decreto Supremo N° [número], del Ministerio del Interior, de [fecha]

[Nombre de contraparte y su personería si corresponde]

DÉCIMOTERCERA: EJEMPLARES DEL CONTRATO

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

FDO: [nombre], MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES. FDO: [nombre representante si actúa representado]



12.3 ANEXO 3:

FORMATO DE CONTRATO DE ADSCRIPCIÓN AL SERVICIO Y OTORGAMIENTO DE SUBSIDIO EN PERÍMETRO DE EXCLUSIÓN N° [número]

En Santiago, República de Chile, a [número de día] de [mes] de [año], entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante e indistintamente "el Ministerio", representado por el Ministro, don [nombre Ministro], Cédula Nacional de Identidad N°[número], ambos domiciliados en calle Amunátegui N° 139, de la comuna y ciudad de Santiago, como la parte solicitante; y [nombre operador], R.U.T. N°[número], domiciliado(a) en [calle, número y comuna], en adelante e indistintamente el "OPERADOR", vienen a suscribir el siguiente acto:

PRIMERA: ANTECEDENTES Y OBJETO

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en uso de la facultad que contempla el artículo 3° de la Ley N° 18.696, ha establecido en la zona geográfica [], un perímetro de exclusión que consiste en la determinación de un área geográfica en la que se exige, a todos los servicios de transporte público que operen en la respectiva área y por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación y de utilización de vías, y otras exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como tarifas, estructuras tarifarias, programación vial, regularidad, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos o administrativos, entre otras.

Es por lo anterior que mediante la Resolución N°[número], de [año] del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se ha establecido un perímetro de exclusión, por un plazo de [número de meses] meses.

En conformidad a la Ley N° 20.696, se ha convocado al operador, a un proceso de negociación, destinado a modificar las tarifas y, o estándares de servicio, con el objeto de incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio en el correspondiente perímetro de exclusión.

En el proceso de negociación antes señalado, se acordó asignarle el servicio que a continuación se señala, en el que deberá cumplir las disposiciones y exigencias que impone la Resolución N°[número], de [año] del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

SEGUNDA: SERVICIO ASIGNADO

Al operador se le ha asignado el o los servicios [debe señalarse el nombre o número del servicio], en el cual deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución que establece el perímetro, y lo señalado en el Programa de Operación que le corresponde, o sus modificaciones.

TERCERA: MONTO DEL SUBSIDIO Y FORMA DE PAGO

El presente contrato considera el otorgamiento de un subsidio por un monto máximo mensual de \$ [MONTO], sin perjuicio de las posibles actualizaciones y reajustes que contempla la resolución que establece el perímetro de exclusión.

Conforme a la información presentada y transmitida o lo que determine el Ministerio conforme a sus análisis, el Ministerio generará el estado de pago correspondiente al mes informado. El subsidio se pagará mensualmente por períodos vencidos.

CUARTA: RESPONSABILIDAD Y COMPROMISO

El operador que suscribe el presente instrumento, señala que la adscripción al servicio señalado en la cláusula segunda es voluntaria, y que entiende que tal hecho implica, el cumplimiento de todas y cada una de las condiciones de operación y de utilización de vías que se han establecido o se establezcan, en virtud del perímetro de exclusión.

El Operador también se compromete a contratar, bajo su responsabilidad y costo, una empresa operadora de sistemas AVL que transmita y presente la información solicitada por el Ministerio, en adelante, "Operador Tecnológico", que deberá cumplir con las condiciones establecidas en la Resolución N° [número], de [año] del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y sus modificaciones. En el informe mensual referido se expondrá el grado de cumplimiento de las condiciones de operación

Adicionalmente el Operador, asume el compromiso y la responsabilidad en la verídica información entregada al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones por la operación informática y captura del Sistema AVL, y en las demás condiciones y requisitos que establece la regulación aplicable.

El Operador se obliga a que la disminución de tarifas que podría producirse como consecuencia de la entrega del subsidio que establece este Instrumento, en caso alguno signifique una disminución en el monto total de la remuneración percibida por la misma jornada de trabajo por los trabajadores que se desempeñan como conductores antes del establecimiento del perímetro de exclusión. Para estos efectos, se entenderá que existe disminución, cuando el trabajador percibiere un monto inferior por concepto de remuneración que la que habría percibido previo al establecimiento del perímetro de exclusión. Con todo, las partes podrán convenir modificaciones en los componentes que integran la remuneración a fin de evitar que la disminución de tarifas impacte negativamente en la misma.

QUINTA: MODIFICACIÓN DEL CONTRATO

El contrato podrá modificarse, según sea necesario en conformidad a las disposiciones que establece el perímetro de exclusión.

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

SEXTA: COMUNICACIONES Y ADMINISTRADOR OPERACIONAL

Con el objeto de efectuar las comunicaciones, información y transmisión de datos y antecedentes el Operador designa como correo electrónico el siguiente [dirección correo], cuya clave de acceso ha definido y generado, y sin que otros tengan conocimiento de la misma.

Así mismo el Operador, declara que toda presentación, rectificación o consulta realizada, y antecedentes y documentos presentados, mediante el correo electrónico definido en el párrafo anterior, y referentes a los subsidios establecidos en la Ley N°20.378, se presumen y entienden realizadas por sí mismo o por su representante bastando que coincida la dirección de correo electrónico definida en este instrumento y sin que pueda imputarse responsabilidad al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la Subsecretaría de Transportes, y sus Divisiones y programas dependientes, por un eventual acceso indebido por parte de terceros no autorizados al efecto.

El Operador reconoce que la falta de cuidado, la indebida reserva, el mal uso o el uso por terceros autorizados o no, aun mediante mandato conferido, ocasionándose o no perjuicios directos o indirectos o de cualquier especie, es de su absoluta y exclusiva responsabilidad y de su representante, y que le consta, que es totalmente responsable de que los datos, información y antecedentes que enviará mediante el correo electrónico designado serán absolutamente verídicos, fidedignos y reales.

Con el propósito que el presente instrumento se ejecute en los términos acordados, dándose de esta forma cumplimiento a todas las obligaciones que el mismo envuelve, el Operador deberá nombrar dentro de los diez días hábiles siguientes a la suscripción del presente instrumento un Administrador Operacional a cargo de la ejecución del contrato, quien será la persona responsable de la comunicación técnica entre el Ministerio y el Operador. Las competencias técnicas de esta persona deberán ser las adecuadas, esto es, deberá contar con conocimientos y experiencia en las actividades y exigencias de este Contrato y todo lo relativo a los servicios en el perímetro de exclusión, para lo cual deberá ser al menos Ingeniero en Transportes o profesional afín.

El operador informará al Ministerio del hecho de haber sido designado el Administrador Operacional del Contrato, y en caso de ser modificado el mismo, comunicará al Ministerio este hecho dentro del plazo de diez días hábiles de haberse producido este nuevo nombramiento.

SÉPTIMA: DECLARACIONES

El operador declara que posee capacidad financiera y técnica para llevar a cabo el servicio a que se refiere el presente instrumento.

El operador declara además que la dirección de correo electrónico (e-mail): [dirección correo electrónico] será uno de los medios a través de los cuales se le podrá notificar de todas las actuaciones a que se refiere este acto, y de los procedimientos, actuaciones, y efectos que deriven del contrato. En caso que por cualquier causa este correo sea modificado, se compromete a avisar por escrito con al menos 5 días hábiles de anticipación a efectuar tal modificación, entendiéndose que mientras no se dé tal aviso, las notificaciones continuarán efectuándose al correo inserto en esta cláusula.

OCTAVA: VIGENCIA

El presente contrato iniciará su vigencia una vez que esté totalmente tramitado el acto administrativo que lo aprueba y se extenderá por [plazo en meses].

NOVENA: TÉRMINO DEL CONTRATO

El Ministerio, sin perjuicio de lo dispuesto de las sanciones establecidas en la resolución que establece el perímetro de exclusión, podrá poner término anticipado al presente contrato, por las causales que se mencionan a continuación:

1. Resciliación o mutuo acuerdo entre las partes.
2. Estado de notoria insolvencia del contratado, 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.

DÉCIMA: PROHIBICIÓN DE CESIÓN Y SUBCONTRATACIÓN

Se prohíbe estrictamente la subcontratación total de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros establecidos en el presente contrato, como asimismo la cesión de los derechos derivados de la suscripción del contrato de otorgamiento de subsidio.

UNDÉCIMA: DOMICILIO

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

DUODÉCIMA: PERSONERÍA

El nombramiento de don [nombre] como Ministro de Transportes y Telecomunicaciones consta en Decreto Supremo N° [número], del Ministerio del Interior, de [fecha]

[Nombre de contraparte y su personería si corresponde]

DÉCIMOTERCERA: EJEMPLARES DEL CONTRATO

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

FDO: [nombre], MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES. FDO: [nombre del representante si actúa representado]



12.4 ANEXO 4:

PLANO DE LA ZONA REGULADA

A handwritten signature in black ink, located in the bottom right corner of the page. The signature is stylized and appears to be a single name.

4.- **CONVÓQUESE** dentro de 30 días hábiles de tramitado totalmente este acto administrativo, a los responsables de los servicios de transporte público remunerados de pasajeros del área geográfica en la que se establece el presente perímetro, con el objeto de desarrollar procesos de negociación, y **DETERMÍNENSE** en tal acto, las condiciones, plazos y requisitos de participación, junto con los antecedentes que deberán ser presentados.

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE ÍNTEGRAMENTE EN EL SITIO WEB
www.mtt.gob.cl

ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE
MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

DISTRIBUCIÓN:

- Gabinete Sr. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones
- Gabinete Sr. Subsecretario de Transportes
- División Legal de la Subsecretaría de Transportes
- División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes
- Oficina de Partes".

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN Y PUBLÍQUESE EN EL SITIO WEB www.mtt.gob.cl



ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE
MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

DISTRIBUCIÓN:

- Gabinete Sr. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones
- Gabinete Sr. Subsecretario de Transportes
- División Legal de la Subsecretaría de Transportes
- División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes
- Oficina de Partes.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN
SUBDIVISIÓN JURÍDICA

SECRETARÍA DE TRANSPORTES
OFICINA DE PARTES

25 JUN 2015

RECIBIDO

PPG

12902



CURSA CON ALCANCE LA
RESOLUCIÓN N° 130, DE 2014, DEL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y
TELECOMUNICACIONES.

SANTIAGO, 24 JUN 2015. 050602

La Contraloría General ha dado curso al documento del rubro, que aprueba formato tipo de acto administrativo que establece perímetro de exclusión de la ley N° 18.696 en el área geográfica que indica, pero cumple con hacer presente que el punto al que se refiere la letra b) del numeral 3.2.2 del instrumento en estudio, corresponde al 3.2.4, y no como allí se indica.

Saluda atentamente a Ud.,

PATRICIA ARRIAGADA VILLOUTA
Contralor General de la República
Subrogante

AL SEÑOR
MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
PRESENTE