



**APRUEBA CONDICIONES DE OPERACIÓN,
REQUISITOS Y OTRAS EXIGENCIAS QUE
EXPONE DE PERÍMETRO DE EXCLUSIÓN DE LA
LEY N° 18.696 ESTABLECIDO EN GRAN
VALPARAÍSO.**

SANTIAGO, 19 JUN 2019

RESOLUCIÓN EXENTA N° 1745

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° 21.125, que fija el Presupuesto del Sector Público para el año 2019; en el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución N° 130, de 2014, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución Exenta N° 1888 de 2018, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; el Oficio Ord. N° 1292 de 2018, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes de la Región de Valparaíso; la Resolución Exenta N° 1247, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones; la Resolución Exenta N° 335 de 2017 y N° 2876 de 2018, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones, 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

SS 21211

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 el Gran Valparaíso, donde operan los servicios de transporte urbano de buses, cuenta con condiciones de operación y utilización de vías establecidas por la Resolución Exenta N°3739 de 2011 y Resolución Exenta N°2718 de 2011, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuyas vigencias han sido prorrogadas a través de la Resolución Exenta N°19 de 2018 y Resolución Exenta N°20 de 2018, del mismo Ministerio.

10.- Que, la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Valparaíso, con fecha 2 de noviembre de 2017, emitió un informe técnico que señala que es necesario fortalecer el sistema de

transporte público mayor de pasajeros que opera en el área señalada de acuerdo al diagnóstico desarrollado, con el fin de mejorar las problemáticas identificadas.

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.

12.- Que, la División de Transporte Público Regional ha analizado las problemáticas detectadas, y ha informado a través de Memorandum N° 4629 del 27 de noviembre de 2017, su parecer respecto a la pertinencia de los mecanismos y condiciones de mejora de la situación actual.

13.- Que mediante Resolución N° 130, de 2014, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se aprobó formato tipo de acto administrativo que establece Perímetro de Exclusión de la Ley N° 18.696, en el área geográfica de aplicación del mismo y aprobó condiciones de operación, requisitos y otras exigencias que expone.

14.- Que, por las razones anotadas en los considerandos precedentes, este Ministerio ha dictado la Resolución Exenta N° 1888 de 2018, que estableció un Perímetro de Exclusión en el Gran Valparaíso, y determinó su área geográfica de aplicación.

15.- Que el formato tipo mencionado en el considerando número Décimo Tercero, fue utilizado para elaborar el presente acto administrativo, sin perjuicio de ello considerando la zona de aplicación, debieron realizarse ajustes al mismo.

16.- Que, mediante Oficio Ord. N° 1292 de 2018, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes de la Región de Valparaíso, se convocó a los responsables de los servicios de transporte público remunerado prestado por buses urbanos del Gran Valparaíso a procesos de negociación conforme a la Ley N° 20.696.

17.- Que, con fecha 25 de septiembre de 2018, se dio por terminado el proceso de negociación del considerando 16, suscribiendo actas de acuerdo con los operadores del transporte público urbano del Gran Valparaíso correspondientes a las Unidades de Negocio 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 9.

18.- Que, con fecha 3 de octubre de 2018, se dio por terminado el proceso de negociación del considerando 16, suscribiendo actas de acuerdo con el operador de transporte público urbano del Gran Valparaíso correspondiente a la Unidad de Negocio 7.

19.- Que, con fecha 12 de noviembre de 2018, se dio por terminado el proceso de negociación del considerando 16, suscribiendo actas de acuerdo con el operador de transporte público urbano del Gran Valparaíso correspondiente a la Unidad de Negocio 10.

20.- Que, a través de Ord. N° 1 de fecha 14 de enero de 2019 el Panel de Expertos emitió pronunciamiento favorable respecto de las condiciones de negociación acordadas según considerando 17 y 18.

RESUELVO:

1.-APRUÉBANSE las condiciones de operación, requisitos, y exigencias que regulan el Perímetro de Exclusión establecido en la Resolución Exenta N° 1888 de 2018 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que serán aplicables a los buses urbanos, y que se encuentran contenidas en la presente resolución y sus anexos:

"CONDICIONES DE OPERACIÓN, REQUISITOS Y OTRAS EXIGENCIAS DEL PERÍMETRO DE EXCLUSIÓN DEL GRAN VALPARAÍSO"

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 1° 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) **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.
- e) **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.
- f) **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.
- g) **Día hábil:** Todos los días entre lunes y viernes (ambos inclusive), excepto festivos.
- h) **Día inhábil:** Todos los días sábados, domingos y festivos.
- i) **División de Transporte Público Regional o DTPR:** División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes.
- j) **Estacionalidad:** Se refiere a una variación periódica y predecible de las

condiciones de operación que se plasman a través del programa de operación. En principio se definen al menos dos: Estival y Normal. Se podrán agregar otras estacionalidades según se 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) **Expedición Válida:** Es una expedición que cumple simultáneamente todas las condiciones establecidas en el numeral 2.2 del Resuelvo 2° de la Resolución Exenta N° 1247 de 2015 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones.
- m) **Flota mínima:** Es la menor flota que un operador de transporte requiere para cumplir el programa de operación, por unidad de negocio, según lo señalado en numeral 3 de la presente resolución.
- n) **Flota inscrita:** Es la cantidad de flota registrada por el operador de transporte en el Registro Nacional de Transporte Público de Pasajeros para la unidad de negocios correspondiente. No debe ser inferior a la Flota mínima, para una unidad de negocio y un programa operacional específico, lo que estará sujeto a sanciones.
- o) **Frecuencia Exigida:** Es la cantidad de expediciones de un servicio por sentido en un período en un tipo de día, según el programa de operación vigente.
- p) **Frecuencia Observada:** Es la cantidad de expediciones válidas, de un servicio por sentido en un período en un tipo de día.
- q) **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.
- r) **Kilómetros Comerciales:** Se entenderá como el producto de la longitud del trazado, por la frecuencia exigida, en el programa de operación vigente.
- s) **Mes:** Cada uno de los 12 períodos de 28, 29, 30 o 31 días en que se encuentra dividido el año.
- t) **Mes tipo:** Se refiere a un mes que contempla 21 días laborales, 4 sábados y 5 domingos, para efectos de cálculo de kilómetros comerciales del servicio o conjunto de servicios, que conforman la unidad.
- u) **Ministerio o M.T.T.:** Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- v) **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.
- w) **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.
- x) **Período:** Se refiere a la división de un día en 24 intervalos de duración igual a una hora cada uno. Siendo el período 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.
- y) **Programa de Operación:** Es el conjunto de parámetros que definen las

condiciones de operación específicas para todos los servicios de transporte público que conforman una Unidad de Negocio; que incluye frecuencias, trazados, entre otros.

- z) Programa de Operación base:** Corresponde al definido en la presente resolución en Anexo 1.
- aa) Puntos de Control:** Es el conjunto de localizaciones geográficas, definidas por resolución de la Secretaría Regional, que se encuentran sobre el trazado de cada servicio - sentido. Estos puntos se utilizarán para controlar que los servicios se estén prestando en las condiciones de operación que hayan sido establecidas por el Ministerio. Existirán tres tipos de puntos de control: de seguimiento, regularidad y puntualidad. Se clasificará cada punto de control en urbanos o rurales.
- bb) Punto de Control de Seguimiento:** Se entenderá por punto de control de seguimiento al que se utiliza para definir que una expedición es válida y medir el indicador de frecuencia.
- cc) Punto de Control de Regularidad:** Se entenderá por punto de control de regularidad el utilizado para medir los intervalos de pasada entre vehículos consecutivos.
- dd) Punto de Control de Puntualidad:** Se entenderá por punto de control de puntualidad el utilizado para controlar el horario de pasada de un bus. Los puntos que controlen el atributo de puntualidad, no deben controlar el atributo de regularidad.
- ee) Regularidad:** Se entenderá en los términos definidos en el indicador de la sección 4.5.
- ff) 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.
- gg) Secretaría Regional:** Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de Valparaíso.
- hh) 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, 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.
- ii) Servicio Directo:** Corresponde a un servicio que presenta un número limitado de detenciones, en horarios específicos de operación, con una tarifa única de cobro.
- jj) Servicio Variante o de Inyección:** Corresponde a una derivación o parte del trazado del servicio principal que se atiende en el horario específico que se indica en el mismo Anexo N°1.
- kk) Servicio Nocturno:** Corresponde a un servicio que presenta una parada en vía pública en la cual toma pasajeros y presenta un número limitado de detenciones para tomar/dejar pasajeros en su recorrido.
- ll) Servicio Corto:** Corresponde a un servicio que inicia en el cabezal de inicio o fin circunvalando antes del término del trazado de su servicio principal.
- mm) 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.

- nn) Sistema de Coordenadas:** El sistema de coordenadas que utiliza el MTT para el cálculo de los indicadores, trabaja con coordenadas geográficas bajo datum de referencia WGS84 y la posición espacial, latitud y longitud están en un sistema decimal. Por lo tanto, toda la información de posición de los puntos de control sobre el trazado se encuentra referida a este sistema.
- oo) Subsecretaría:** Subsecretaría de Transportes.
- pp) 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.
- qq) Tipo de día:** Para efectos de la operación, se consideran 3 tipos de día: laboral (Lunes a Viernes, ambos incluidos), sábado y domingo-festivos.
- rr) Tipo de demanda:** Es un parámetro que responde a las necesidades de movilidad del usuario por tipo de día y período, para efectos del control de la operación. Se consideran 3 tipos: alta, media y baja, según lo señalado en el programa de operación.
- ss) Trazado:** Conjunto de vías públicas por las cuales transitan los buses o taxi buses de un servicio de transporte de acuerdo a lo señalado en el Programa de operación correspondiente. Podrá existir un trazado en sentido ida y otro de regreso.
- tt) Unidad de Negocio:** Corresponde al conjunto de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros prestado por un operador de transporte.
- uu) 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 y/o itinerarios en comparación a un sistema de utilización de vías libre y no regulada.
- 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, 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, y según lo señalado en el numeral 3.5.3.
- 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) Velar en forma permanente por la existencia de contrato de trabajo para el personal necesario para cumplir las obligaciones que asume en virtud del Perímetro de Exclusión a que se refiere este acto administrativo, sin perjuicio de su obligación dispuesta en el punto 3.5.3. El contrato de trabajo aquí señalado deberá dar cumplimiento al artículo 8^{vo} transitorio de la Ley 20.378.
- v) Informar al Ministerio de cualquier fallo o resolución emanadas de entidades competentes, que dé cuenta de la aplicación de cualquier sanción, multa o medida asociada a una unidad de negocio y que se refiera a incumplimientos a la normativa laboral o previsional que involucren al personal necesario para cumplir las obligaciones asumidas en virtud del Perímetro de Exclusión a que se refiere este acto

administrativo.

Esta información deberá ser entregada al Ministerio en un plazo máximo de 30 días, contados desde que la medida, sanción o multa haya sido notificada.

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

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 definido en la Resolución Exenta N° 1888 de 2018, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

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

UNIDAD DE NEGOCIO	SERVICIO	TIPO	CÓDIGO
UN 1	101	Troncal	101
		Directo	101D
UN 1	102	Troncal	102
		Directo	102D
UN 1	103	Troncal	103
		Corto	103C
UN 1	104	Troncal	104
		Directo	104D
		Inyector	104y
UN 1	105	Troncal	105
		Directo	105D
UN 1	106	Troncal	106
		Directo	106D
UN 1	107	Troncal	107
		Directo	107D
UN 1	108	Troncal	108
UN 1	109	Troncal	109
UN 1	110	Troncal	110
		Directo	110D
UN 1	111	Troncal	111
		Directo	111D
UN 1	112	Troncal	112
UN 1	113	Troncal	113
		Directo	113D
UN 1	114	Troncal	114

		Directo	114D
UN 1	115	Troncal	115
		Directo	115D
UN 1	116	Troncal	116
UN 1	117	Troncal	117
		Troncal	119
UN 1	119	Inyector	119y
UN 1	120	Troncal	120
UN 1	121	Troncal	121
UN 1	122	Troncal	122
UN 1	123	Troncal	123
UN 1	124	Troncal	124
UN 1	125	Troncal	125
		Troncal	126
UN 1	126	Inyector	126y
UN 1	127	Troncal	127
UN 2	201	Troncal	201
UN 2	202	Troncal	202
UN 2	203	Troncal	203
UN 2	204	Troncal	204
		Troncal	205
UN 2	205	Corto	205C
UN 2	207	Troncal	207
		Troncal	208
UN 2	208	Inyector	208y1
		Inyector	208y2
UN 2	209	Troncal	209
UN 2	210	Troncal	210
UN 2	211	Troncal	211
UN 2	212	Troncal	212
UN 2	213	Troncal	213
UN 2	214	Troncal	214
UN 2	215	Troncal	215
UN 2	216	Troncal	216
UN 2	217	Troncal	217
UN 3	301	Troncal	301
		Troncal	302
UN 3	302	Inyector	302Y
UN 3	303	Troncal	303
UN 3	304	Troncal	304
		Troncal	305
UN 3	305	Inyector	305y1
		Inyector	305y2
UN 3	306	Troncal	306
		Troncal	307
UN 3	307	Directo	307D
UN 3	308	Troncal	308
UN 3	309	Troncal	309
UN 3	310	Troncal	310
UN 3	311	Troncal	311
UN 4	401	Troncal	401
UN 4	402	Troncal	402
UN 4	403	Troncal	403
UN 4	404	Troncal	404
UN 4	405	Troncal	405
UN 4	406	Troncal	406
UN 4	407	Troncal	407
UN 4	408	Troncal	408
UN 4	409	Troncal	409
UN 4	410	Troncal	410
UN 4	411	Troncal	411
UN 4	412	Troncal	412
UN 4	413	Troncal	413
UN 5	501	Troncal	501
UN 5	503	Troncal	503
UN 5	504	Troncal	504
UN 5	505	Troncal	505
		Troncal	506
UN 5	506	Corto	506C
		Troncal	507
UN 5	507	Inyector	507y
		Troncal	508
UN 5	508	Inyector	508y
UN 5	509	Troncal	509

UN 5	510	Troncal	510
UN 5	511	Troncal	511
UN 5	512	Troncal	512
UN 5	513	Troncal	513
UN 5	514	Troncal	514
UN 5	515	Troncal	515
UN 5	516	Troncal	516
UN 5	517	Troncal	517
		Inyector	517y
UN 5	518	Troncal	518
UN 5	519	Troncal	519
		Troncal	520
UN 5	520	Inyector	520y1
		Inyector	520y2
UN 5	521	Troncal	521
UN 5	522	Troncal	522
		Inyector	522y
UN 6	601	Troncal	601
UN 6	602	Troncal	602
UN 6	603	Troncal	603
UN 6	604	Troncal	604
UN 6	605	Troncal	605
UN 6	606	Troncal	606
UN 6	607	Troncal	607
UN 6	608	Troncal	608
UN 6	609	Troncal	609
UN 6	610	Troncal	610
UN 6	611	Troncal	611
		Troncal	612
UN 6	612	Inyector	612y
UN 6	613	Troncal	613
UN 7	701	Troncal	701
UN 7	702	Troncal	702
UN 7	703	Troncal	703
UN 7	704	Troncal	704
UN 7	705	Troncal	705
UN 7	706	Troncal	706
UN 7	707	Troncal	707
UN 7	708	Troncal	708
	901	Troncal	901
	901	Nocturno	901 N
UN 9	902	Troncal	902
		Inyector	902y
	903	Troncal	903
		Troncal	001
UN 10	001	Nocturno	001 N
	002	Troncal	002

Las vías que conforman el trazado de los servicios, serán determinadas en el 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 60 meses, contados desde la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que lo apruebe. El inicio de la operación de los servicios será a partir de la fecha en que la Secretaría Regional correspondiente notifique a los operadores de transporte el mismo.

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 24 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.

3 RESPECTO DE LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS

3.1 SOBRE EL 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 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.

Existirá un Manual que establecerá condiciones técnicas respecto al establecimiento y modificaciones de los programas de operación, que se publicará en la página web de la Subsecretaría.

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, aumentar cobertura geográfica y mejorar las frecuencias.

Las modificaciones referidas, sea una o varias no podrán implicar el aumento en más de un 30% de los kilómetros comerciales del Programa de Operación base.

No se evaluarán modificaciones de programa de operación que impliquen aumentos de flota cuando el operador de transporte presente una flota inscrita inferior a la flota mínima para el programa operacional vigente.

Para el caso de modificaciones transitorias se estará al punto 3.2.5 y no se considerará el porcentaje antes señalado. Las modificaciones transitorias descritas en el punto 3.2.5 no implicarán un aumento o disminución en el monto de subsidio

Las modificaciones al programa de operación podrán implicar aumentos o disminuciones en los montos de subsidio, según lo contemplado en el numeral 3.2.4. Lo anterior sólo aplicará en la estacionalidad normal.

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, 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 comerciales de su programa operacional, en adelante PO, siempre y cuando estas solicitudes no impliquen que los kilómetros comerciales del PO modificado, sean menores al 90% de los kilómetros comerciales 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 3.2.4, 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, en 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 3.2.3, ésta no requiera una 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 comerciales. 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, o en un plazo menor, previo consentimiento escrito del Operador de Transporte.

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 3.2.3, 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 comerciales. 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, o en un plazo menor, previo consentimiento escrito del Operador de Transporte.

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 comerciales del PO modificado sean menores al 20% de los kilómetros comerciales 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 y aquella que la Secretaría Regional determine, dentro de los diez (10) 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 3.2.3 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 comerciales. 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, o en un plazo menor, previo consentimiento escrito del Operador de Transporte.

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 comerciales. 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, o en un plazo menor, previo consentimiento escrito del Operador de Transporte.

3.2.3 CÁLCULO DE VARIACIÓN DE FLOTA

La variación de flota deberá considerar parámetros propios de la operación de los servicios involucrados, como velocidad, trazados, entre otros. Los procedimientos asociados a este apartado, así como sus modificaciones, serán plasmados en un manual que será publicado en el sitio web de la División de Transporte Público Regional y por tanto todas las modificaciones de flota deberán ajustarse a las reglas establecidas en dicho Manual.

Una vez calculada la variación de flota ΔB del conjunto de servicios de la Unidad de Negocio y en caso que ésta sea mayor que cero, deberá cumplirse lo dispuesto en el numeral 3.2.4.

3.2.4 AJUSTE DE SUBSIDIO POR MODIFICACIÓN AL PROGRAMA DE OPERACIÓN

3.2.4.1 Definiciones

- P_K Precio por kilómetro comercial recorrido establecido para la regulación, con un valor de \$173. Se actualizará anualmente de acuerdo al polinomio de tarifas, transcurrido 1 año de vigencia desde la tramitación del presente acto.
- K_{t+1} Kilómetros comerciales totales de un mes tipo del programa propuesto $t+1$.
- K_t Kilómetros comerciales totales de un mes tipo del programa actual t .
- K_0 Kilómetros comerciales totales de un mes tipo del programa al inicio del perímetro.
- ΔK_{t+1} Variación de kilómetros por cambio de programa de operación, entre el propuesto ($t+1$) y el actual (t).
- ΔK_t Variación de kilómetros por cambio de programa de operación, entre el actual (t) y el anterior ($t-1$).
- P_B Precio por bus, con un valor de \$1.045.885¹, el cual se actualizará anualmente de acuerdo al índice INVA, transcurrido 1 año de vigencia desde la tramitación del presente acto.
- ΔB Variación de flota por cambio de programa de operación, si corresponde.
- ΔS_K Variación del subsidio por el concepto de variación de kilómetros comerciales.
- ΔS_B Variación de subsidio por concepto de variación de flota.

$Subsidio_t$ Es el subsidio total mensual definido por el contrato de otorgamiento de subsidio del operador de transporte, reajustado de acuerdo a lo definido en el presente acto administrativo. Se calculará como la suma del subsidio destinado a rebajas tarifarias más el destinado a la operación. $Subsidio_t = Subsidio_{t\ tarifica} + Subsidio_{t\ operación}$

$Subsidio_{t\ tarifica}$ Es el componente del subsidio mensual destinado a rebajas tarifarias. No está sometido a descuentos por efectos del factor de pago mensual.

$Subsidio_{t\ operación}$ Es el componente del subsidio mensual destinado a la operación, considera cualquier ítem que no sea rebaja tarifaria. Está sometido a descuentos por efectos del factor de pago mensual.

3.2.4.2 Mecanismo de ajuste de subsidio por aumento o disminución de kilómetros comerciales

Para la compensación por variación de kilómetros comerciales se establecerá un rango de

¹ Este monto se pagará por un máximo de 48 cuotas o hasta el término del contrato, lo que ocurra primero.

holgura sin variación del monto de subsidio, el que se define entre $-\delta\%$ y $\delta\%$, sin incluir estos valores, y que depende de la cantidad de kilómetros comerciales de un mes tipo del programa de operación base, tal y como muestra la siguiente tabla:

Kilómetros comerciales de un mes tipo (programa de operación base)	δ
Entre 0 y 999.999	5%
Entre 1.000.000 y 1.999.999	4%
Entre 2.000.000 y 2.999.999	3%
Más de 3.000.000	2%

De esta forma, el valor de δ para las distintas unidades de negocio queda de la siguiente manera:

Unidad de Negocio	δ
UN1	2%
UN2	2%
UN3	2%
UN4	3%
UN5	3%
UN6	2%
UN7	4%
UN9	5%
UN10	5%

Al superarse este umbral, se definirá un rango de compensación, según la formulación siguiente:

La diferencia de kilómetros comerciales del programa de operación actual (ΔK_t) será:

$$\Delta K_t = \frac{(K_t - K_0)}{K_0} \times 100$$

donde:

K_t : Corresponde a la cantidad de kilómetros comerciales de un mes tipo del programa de operación actual.

K_0 : Es la cantidad de kilómetros comerciales de un mes tipo del programa de operación base.

Si $\Delta K_t \geq 0$ entonces, ΔK_t debe ser redondeado al múltiplo de δ (según corresponda) inmediatamente inferior.

Si $\Delta K_t < 0$ entonces, ΔK_t debe ser redondeado al múltiplo de δ (según corresponda) inmediatamente superior.

La diferencia de kilómetros comerciales del programa de operación propuesto (ΔK_{t+1}) será:

$$\Delta K_{t+1} = \frac{(K_{t+1} - K_0)}{K_0} \times 100$$

donde:

K_{t+1} : Corresponde a la cantidad de kilómetros comerciales de un mes tipo del programa de

operación propuesto.

Si $\Delta K_{t+1} \geq 0$ entonces, ΔK_{t+1} debe ser redondeado al múltiplo de δ (según corresponda) inmediatamente inferior.

Si $\Delta K_{t+1} < 0$ entonces, ΔK_{t+1} debe ser redondeado al múltiplo de δ (según corresponda) inmediatamente superior.

Para evaluar si existe una variación de kilómetros sujeta a modificación del monto de subsidio, se calcula la diferencia (ΔK), entre la variación de kilómetros del programa de operación propuesto (ΔK_{t+1}) y la variación de kilómetros del programa de operación actual (ΔK_t):

$$\Delta K = \Delta K_{t+1} - \Delta K_t$$

Si $\Delta K = 0$ entonces,

$$\Delta S_K = 0$$

Si $\Delta K \neq 0$ entonces,

$$\Delta S_K = \frac{\Delta K}{100} \times K_0 \times Pk$$

3.2.4.3 Mecanismo de ajuste de subsidio por variación del número de buses

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

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

3.2.4.4 Ajuste total por modificaciones operacionales

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

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

$$S_{t+1} = S_t \text{ tarifa} + S_{t+1 \text{ operación}}$$

3.2.5 MODIFICACIÓN TRANSITORIA DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN

a) Por causa sobreviniente

La Secretaría Regional correspondiente, podrá modificar fundadamente y por un período 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. En caso de modificaciones mayores a seis meses se deberá utilizar lo indicado en el numeral 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 trazado, 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 la Secretaría 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 ESTABLECIMIENTO DE NUEVAS ESTACIONALIDADES

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

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

Nuevas estacionalidades que defina la Secretaría Regional por resolución no implicarán un aumento o disminución en el monto de subsidio, en la medida que no impliquen la necesidad de aumentar la flota, según lo señalado en el punto 3.2.3. Además no presentarán las restricciones de kilómetros comerciales expuestos en los numerales anteriores, para el caso de disminución de kilómetros comerciales, y no podrán tener una extensión superior a 1 mes.

3.4 IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS SERVICIOS²

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 podrá 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 señalado en numeral 1), el Ministerio, elaborará un informe que será presentado al Panel de Expertos para su análisis, y asesoría técnica. El Ministerio tendrá la obligación de presentarle todos los antecedentes, proyecciones,

² Se excluyen de este numeral los servicios tipo inyección, cortos, directos y nocturnos

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 máximo 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 concursabilidad, prioridad o selección de los postulantes 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 por unidad de negocio.
 - Cercanía del punto de inicio del servicio a los terminales del operador de transporte.
 - Valor de los indicadores de cumplimiento del operador de transporte.

3.5 SOBRE EL PERSONAL DE CONDUCCIÓN

3.5.1 PRESENTACIÓN Y COMPORTAMIENTO

3.5.1.1 Presentación personal

En tanto el personal de conducción se encuentre prestando los servicios a que se refiere el Perímetro de Exclusión, deberá encontrarse debidamente uniformado. El personal de conducción deberá 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.

3.5.1.2 Uniforme

Mientras se encuentren en servicio, el personal de conducción deberá ocupar su uniforme completo, incluyendo su tarjeta de identificación, que será entregada al igual que el uniforme, por el Operador de transporte.

El operador de transporte deberá entregar a lo menos 4 uniformes completos al año, 2 por temporada, al personal de conducción, 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 de la Secretaría 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 todo el personal de conducción del servicio y requerirá siempre la autorización de la Subsecretaría.

3.5.1.3 Identificación

El Operador de servicio deberá establecer un número identificatorio distinto para cada uno de los conductores, que deberá estar junto a su nombre completo. Se deberá contemplar,

al menos:

Credencial: El personal de conducción deberá 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.

3.5.1.4 Estándar mínimo de comportamiento

El personal de conducción deberá cumplir las siguientes reglas mínimas de comportamiento mientras se encuentren prestando el servicio:

- a) **Lenguaje y trato:** Deberá 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:** No podrá consumir alimentos sólidos, mientras se encuentren conduciendo.
- c) **Horarios, rutas y paradas:** Deberá 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:** Deberá 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.

3.5.2 SEGUROS DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN

El Responsable de la Unidad de Negocio, estará obligado a contratar y mantener vigente, durante todo el período de vigencia de la presente resolución, un seguro para todo el personal de conducción de la flota, durante su jornada laboral para cubrir los riesgos, por los montos mínimos de coberturas que se señalan a continuación:

Cobertura	Capital Asegurado (UF)
a) Muerte a causa de accidente	UF 1.000
b) Incapacidad permanente total o parcial a causa de accidente	UF 1.000
c) Desmembramiento	UF 600

El seguro deberá contemplar, a lo menos, las siguientes condiciones:

- En caso de muerte por accidente, al beneficiario indicado en la póliza, la suma convenida por las partes. Si no existiere beneficiario determinado, la indemnización

será pagada por la compañía a los herederos legales del asegurado. La póliza cubre el riesgo de muerte, hasta por un año a contar de la fecha del accidente.

- En caso de incapacidad permanente, se pagarán al asegurado los siguientes porcentajes de la suma asegurada:
 - 100% en caso de 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.
 - 50% por la pérdida de uno de los miembros superiores (brazo).
 - 50% por la pérdida de una mano o de un miembro inferior (pierna).
 - 40% por la pérdida de un pie.
 - 50% por sordera completa de ambos oídos.
 - 13% por sordera completa de un oído.
 - 25% por la sordera completa de un oído en caso de que el asegurado ya hubiere tenido sordera completa del otro.
 - 35% por la ceguera total de un ojo.
 - 50% por la ceguera total de un ojo, tratándose de un asegurado que sufría de ceguera total del otro.
 - 20% por la pérdida total de un pulgar.
 - 15% por la pérdida total del índice derecho.
 - 15% por la pérdida total del índice izquierdo.
 - 5% por la pérdida total de cualquiera de los demás dedos de la mano.
 - 3% por la pérdida total de un dedo del pie.

La pérdida de cada falange se calculará en forma proporcional, en relación a la pérdida del dedo completo correspondiente.

La indemnización por la pérdida total o parcial (amputación) de varios dedos, se determinará sumando el porcentaje asignado a cada uno de los dedos o falange perdidos. Igual procedimiento se seguirá para avaluar la pérdida de varios miembros, pero en ningún caso la indemnización podrá ser mayor del 100% del capital asegurado en Plan B.

La pérdida funcional total y absoluta de cualquier miembro será considerada como pérdida efectiva del mismo.

La pérdida de las falanges de los dedos de la mano o del pie, será considerada como invalidez únicamente cuando se haya producido su separación.

La incapacidad funcional parcial de alguno o de algunos de los órganos o miembros anteriormente señalados dará derecho a indemnización cuando produzca incapacidad para el desempeño de la actividad desarrollada por el asegurado, siendo su monto igual al señalado para la incapacidad permanente del órgano o miembro afectado.

En caso de incapacidad no clasificada, pero que produzca incapacidad total para el desempeño de los negocios u ocupación normal del asegurado, la compañía pagará a éste el porcentaje señalado en las Condiciones Particulares, del valor del seguro en el momento de ser aceptada la incapacidad, y el saldo, mientras el asegurado esté vivo, en las mensualidades iguales y vencidas que se señalan en tales Condiciones Particulares. Es indispensable en este caso que la incapacidad total sea permanente y la compañía tendrá derecho a revisar el asunto con los facultativos de su elección, quienes podrán en todo momento revisar al asegurado.

La póliza que se contrate deberá especificar la siguiente condición particular: "Queda incluida en la cobertura de esta póliza la muerte o incapacidad a consecuencia de asaltos y accidentes de trayecto, a los asegurados".

3.5.3 SOBRE LAS OBLIGACIONES LABORALES Y PREVISIONALES

En todos los casos en que se establezcan vínculos de naturaleza laboral, asociados al 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, de acuerdo a las reglas generales aplicables a la materia.

De igual forma, en el evento de subcontratación parcial² 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; conforme a las reglas generales aplicables a la materia.

En este contexto, el Operador deberá tener a disposición de la Secretaría Regional respectiva, para cuando ésta lo requiera, la nómina del personal de conducción.

Lo anterior, se entenderá siempre sin perjuicio de las facultades de fiscalización y control que corresponden a las instancias administrativas y judiciales competentes en el ámbito laboral y de previsión social; a quienes le corresponde ejercer sus potestades legales y reglamentarias en estas materias.

3.6 SOBRE LOS VEHÍCULOS

3.6.1 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, en caso que no se haya aprobado o no regule ciertas materias, se aplicarán con carácter

² Se entenderá por parcial cuando sea inferior al 90%. Por sobre este porcentaje se considerará total.

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, mediante acto administrativo que deberá contar con la aprobación previa de la División de Transporte Público Regional, y 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.

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, entendiendo 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.
- **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 y deberán cumplir con lo señalado en el D.S. N° 122 de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, respecto al espaciamiento entre ellos.

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.

3.7 TARIFAS Y POLINOMIO

3.7.1 TARIFA

Se entenderá que la tarifa adulto con que se iniciarán los servicios, será la que se encuentre vigente justo antes de la entrada en vigencia de las presentes condiciones de operación.

La tarifa de estudiantes se calculará como un 33% de la tarifa máxima adulto, y regirá todo el año, y permanecerá estable, hasta los 20 de febrero de cada año, fecha en que se volverá a determinar en conformidad al polinomio de reajustabilidad a que se refiere el punto siguiente. 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.

Existirá una tarifa adulto mayor, que corresponderá al valor de la tarifa Local para cada uno de los servicios. El medio de acreditación de la condición de adulto mayor será establecido a través de resolución de la Secretaría Regional correspondiente, a lo menos 10 días antes del inicio de los servicios.

3.7.2 POLINOMIO DE REAJUSTABILIDAD DE TARIFA MÁXIMA

Al inicio de la operación y cada dos meses, la tarifa máxima será reajustada, el día 15 del mes que corresponda, y en conformidad a la siguiente metodología:

3.7.2.1 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 diésel (PD) y el Índice de Precios de Productor de Industria Manufacturera Código Clase 2211 (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 Regional, 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.

3.7.2.2 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 período 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 período mensual correspondiente.

Dónde:

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

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

3.7.2.3 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 proceso.

$$T_t = T_{t-2} \times (1 + (\Delta_{PD,t} \cdot 39\% + \Delta_{ICMO,t} \cdot 24\% + \Delta_{PN,t} \cdot 4\% + \Delta_{INVA,t} \cdot 33\%))$$

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.

Ante la existencia de un estudio de revisión del polinomio u otra fuente de información de igual confianza, se podrá revisar un nuevo polinomio que refleje de mejor forma las variaciones de los costos del sistema.

3.8 RESPECTO DE LOS TERMINALES O RECINTOS AJENOS A LA VÍA PÚBLICA

Los Operadores de transporte deberán contemplar un terminal o recinto ajeno a la vía pública para iniciar o terminar sus servicios, 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/o recintos ajenos a la vía pública. 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.

Excepcionalmente, el operador podrá solicitar a la Secretaria Regional, mediante informe técnico, la utilización de un terminal externo para alguno de sus servicios, en caso en que el trazado no exceda los 20 kilómetros y cumpla con condiciones de operación que así lo justifiquen.

3.9 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 de la Secretaría Regional, siempre que se dé cumplimiento a lo siguiente:

- i. Los buses que presten servicios bajo el presente instrumento, podrán reemplazarse por buses de una antigüedad igual o inferior a la de los vehículos reemplazados, con tal de que los vehículos reemplazantes cumplan con los requisitos dimensionales y funcionales que corresponda, y no tengan una antigüedad superior a 5 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.

Durante la vigencia del Perímetro, los vehículos que componen la flota solo podrán prestar servicio hasta el 31 de mayo del año en que cumplen 14 años de antigüedad.

3.10 SOBRE SISTEMAS DE COBRO ELECTRÓNICO DE TARIFAS

El operador de transporte deberá, dentro de un plazo de 36 meses, contados desde la fecha de suscripción del contrato, incorporar un sistema de cobro electrónico de tarifas, único para todo el sistema. El operador deberá en todo momento sujetarse a la normativa dictada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la referida materia.

El Ministerio determinará los estándares técnicos y de operación de los sistemas tecnológicos y de administración financiera, la obligatoriedad de su uso o de la entrega al referido Ministerio de datos e información contenida en dichos sistemas o proveniente de ellos, como asimismo los mecanismos de control y fiscalización que se requieran.

La Secretaría Regional establecerá mediante resolución procedimientos de supervisión del proceso de implementación.

3.11 SISTEMAS TECNOLÓGICOS COMPLEMENTARIOS DE APOYO A LA OPERACIÓN.

El Operador de Transporte deberá incorporar y mantener operativo el siguiente equipamiento:

- Aplicación al usuario con información de los servicios en línea.
- Tres cámaras de seguridad digitales y grabador de video digital móvil (MDVR).
- Letrero LED Frontal.

El operador de transporte se compromete a incorporar el equipo descrito en los puntos anteriores, de forma gradual, una vez iniciada la operación del Perímetro de Exclusión. La

implementación y funcionamiento gradual, se registrá por los siguientes plazos:

AÑO - MES³	TECNOLOGÍA	% FLOTA CON TECNOLOGÍA IMPLEMENTADA
1 - 1	Letrero LED frontal	40%
1 - 1	Cámaras de seguridad	40%
2 - 1	Letrero LED frontal	80%
2 - 1	Cámaras de seguridad	80%
3 - 1	Letrero LED frontal	100%
3 - 1	Cámaras de seguridad	100%

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

Complementariamente, el Ministerio podrá, durante la vigencia del contrato, incorporar sistemas tecnológicos complementarios orientados a la estimación de la demanda del sistema de transportes.

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

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. Este último, deberá contar con un único "Operador Tecnológico" por cada Unidad de Negocio que opere. Adicionalmente, el Responsable del Servicio 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 supervisar el correcto ingreso de la información en el sistema y la continuidad de la toma de datos a través 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 al menos con 30 días de anticipación al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

³ Contado desde mes de inicio de los servicios bajo Perímetro de Exclusión.

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

El Operador Tecnológico por medio de su sistema AVL deberá recopilar datos de localización de los vehículos que se encuentren prestando el servicio de transporte y presentarlos al Ministerio de manera fuera de línea⁴. 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

Una vez que sea firmado el contrato del operador tecnológico con el operador de transporte deberá ser enviado a la División de Transporte Público Regional, en un plazo no superior a los diez (10) días hábiles de suscrito dicho documento, y siempre previo a la firma del contrato señalado en el numeral 4.2.3.

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 o al que éste determine.
- Asesorar al operador de transporte en lo relativo a la operación del sistema de control de cumplimiento.

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 aun cuando esto hubiere acontecido con posterioridad al inicio del contrato con la misma.

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

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

⁴ 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.

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 treinta (30) 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 conjunto de pruebas técnicas específicas a realizar para obtener la acreditación en base a la atribución que le entrega la Ley 18.696, artículo 3º, está contemplado en la Resolución N° 1247 de 2015 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones.

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 N° 1247 de 2015 detalla 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 3º 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	<i>Datos de seguimiento de vehículo fuera de línea ("tracking"):</i> Patente del vehículo, identificador del servicio que dicho vehículo se encuentra prestando, sentido del viaje, localización geográfica, para cada vehículo de la flota se encuentre operando en un lapso de tiempo, entre otros datos que el Ministerio definirá a través de acto administrativo.
2	<i>Información de Expediciones:</i> A partir de los datos de seguimiento, para cada expedición, esto es, para cada viaje realizado por un vehículo desde un punto de origen a uno de destino del trazado de un servicio en un mismo sentido, se deberá informar sobre las horas a las que dicho vehículo pasó por distintos puntos de control. Los puntos de control son un conjunto de localizaciones geográficas, definidas por resolución por la Secretaria Regional que se encuentran sobre el trazado de cada servicio. Estos puntos se utilizarán para controlar que los servicios se estén prestando en las condiciones de operación establecidas y el cálculo de los indicadores de cumplimiento.
3	<i>Indicadores de cumplimiento.</i> El cálculo de estos indicadores se presenta en el punto 4.5 de este acto.

Descripción general de los datos e información.	
4	<p>Datos de seguimiento ("tracking") en sistema en línea</p> <p>Cada 30 segundos, se deberán disponibilizar los mismos datos señalados en la fila N° 1 de esta tabla, adicionando la distancia recorrida del servicio sentido realizado en ese momento. La forma, estándar y formato de disponibilización de la Información será determinado mediante acto administrativo del Ministerio.</p>

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 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.

Adicionalmente, el operador tecnológico deberá dar acceso a los datos en línea a terceros, a solicitud de la Secretaría Regional.

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, en base a los puntos de control de seguimiento, se requieren las siguientes definiciones:

- EE_{dp}^{si} : es la cantidad de expediciones exigidas para el servicio s , sentido i , el día d^5 , período p , de acuerdo al valor indicado en Programa de Operación.
- EO_{dp}^{si} : es la cantidad total de expediciones válidas observadas, para el servicio s , sentido i , el día d , en el período p .
- ICF_{dp}^{si} : es el indicador de cumplimiento de la frecuencia en el servicio s , sentido i , el día d , en el período p .
- Parámetro " ψ ", el cual toma los siguientes valores de acuerdo al año de operación.

⁵ Para la definición de día se entenderá que corresponde a todos los días del mes.

Año	ψ
1 y 2	0,85
3 y posteriores	0,9

Si el inicio de la operación del Perímetro de Exclusión corresponde a un día intermedio del mes diferente al primer día calendario, se entenderá que el cambio del parámetro ψ anual comenzará su aplicación al inicio del mes siguiente al mes en que se cumple la vigencia anual.

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

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

Este valor debe ser redondeado al segundo decimal.

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

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

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

o $FactorPago = ICF$

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

o $FactorPago = 0,50$

3. Si $ICF > \psi$ se procede de la siguiente forma:

o $FactorPago = 1$

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

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

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

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

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

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

4.5.2.1 Cálculo de Intervalos Exigidos (IE)

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

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

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

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

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

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

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

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 $t_{dk}^{si}(C)$, donde k es la cantidad total de pasadas ordenadas cronológicamente (basadas en las expediciones válidas) registradas en el punto de control C para el servicio s y sentido i , en el día d . El parámetro k toma valores entre 1 y n , siendo n el número total de pasadas registradas, según lo anteriormente descrito.

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

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

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

- Sea p , el período correspondiente de la expedición a la cual pertenece la pasada k
- Sea j , un parámetro que toma valores entre 1 y $n_{dp}^{si}(C)$, siendo este último valor la

cantidad total de intervalos observados en el punto de control **C** para el servicio **s** y sentido **i**, en el día **d** y cada período **p**.

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

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

Se deben además, considerar las siguientes condiciones:

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

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:

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

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

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

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

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

Para efectos del cálculo del promedio simple para cada período analizado y en caso de que las pasadas observadas no sean suficientes para realizar los cálculos antes descritos (ya sea

porque en un período no hay pasadas observadas o hay menos que las exigidas), se deben completar indicadores de regularidad con valor 0 de acuerdo a las siguientes condiciones:

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

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

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

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

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

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

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

4.5.2.4 Cálculo del indicador de regularidad

El indicador se obtendrá utilizando lo siguiente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.5.3 INDICADOR DE PUNTUALIDAD (IP)

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

4.5.3.1 Cálculo de Tiempo de Pasada Programada

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

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

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

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

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

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

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

4.5.3.2 Cálculo de Intervalos Indicador de Puntualidad

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

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

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

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

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

3. Se construyen los intervalos:

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

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

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

4. Se construyen los intervalos:

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

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

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

5. Se construyen los intervalos:

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

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

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

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

4.5.3.3 Cálculo del Indicador de Puntualidad

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

El indicador final se obtendrá utilizando lo siguiente:

1. Si $0,50 \leq IP_M' \leq 0,90$ se procede de la siguiente forma:

o $IP_M = IP_M'$

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

o $IP_M = 0,50$

3. Si $IP_M' > 0,90$ se procede de la siguiente forma:

o $IP_M = 1$

4.5.4 REVISIÓN DE LOS DESCUENTOS

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

Sin embargo, existen otros eventos, de naturaleza excepcional, cuyo impacto en las condiciones de operación es mayor y que exigen la adopción de medidas extraordinarias, las que no necesariamente permiten superar el problema, o incluso situaciones para las que

no hay gestión posible en un lapso oportuno. Ejemplos de tales eventos son: manifestaciones sociales importantes, situaciones climáticas inusuales, accidentes que provocan elevada congestión, entre otros. Cuando estos eventos excepcionales ocurren, los indicadores de cumplimiento se ven afectados de manera negativa, sin reflejar apropiadamente la disposición y esfuerzo del operador de transporte por proveer el servicio acordado.

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

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

- i) El impacto de los eventos que ocurren en la calle no liberará por completo la aplicación de los indicadores de cumplimiento. La cantidad de eventos que potencialmente pueden ocurrir, su extensión temporal o espacial y otras características, son demasiado diversas para intentar singularizar el efecto de cada cual. Por ende, el tratamiento que se les dé a los eventos se enfocará en excluir períodos específicos que se vean afectados por eventos exógenos y no necesariamente los siguientes a éste, en cuyo caso el operador deberá realizar las acciones necesarias para cumplir con el Programa de Operación.
- ii) Bajo ninguna circunstancia se podrá empeorar un indicador de cumplimiento respecto a su cálculo normal sin considerar la ocurrencia de eventos.
- iii) En ningún momento se considerará dentro este tipo de eventos los fenómenos que, aun teniendo un efecto importante sobre la operación de los buses, tienen una regularidad suficiente como para no considerarlos extraordinarios. Dentro de estas situaciones se pueden mencionar, por ejemplo, fechas con operaciones especiales como Fiestas Patrias, situaciones de congestión agudas en vísperas de Navidad, concentraciones políticas en vísperas de elecciones, etc.
- iv) Para acreditar la existencia de cada uno de los eventos extraordinarios de un muy alto impacto y/o extensión, que se regulan en el presente numeral, la Secretaría Regional respectivo deberá dictar un Resolución fundada que identifique, al menos, el evento extraordinario, su impacto en la operación de transporte, extensión y los antecedentes que acreditaron su existencia. la Secretaría Regional no podrá excluir más de 48 períodos continuos para el mismo evento, a excepción que el término de esta exclusión sea dentro de un día inhábil, donde se podrá prolongar hasta el día hábil siguiente. En caso de que su extensión sea superior, a los plazos descritos, deberá ajustar el Programa de Operación conforme lo dispone el punto 3.2 de esta Resolución.

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

4.6 FALLA MASIVA O INDISPONIBILIDAD DE LOS SISTEMAS

En caso de falla masiva del sistema AVL, incumplimientos reiterados o indisponibilidad de los sistemas de recepción y/o procesamiento de datos, el Ministerio a través de las entidades descritas en el punto 4.7 calculará indicadores a través de muestras en terreno que podrán realizarse en el lugar, fecha y hora que el Ministerio determine y con las metodologías de cálculo aplicables a dichos datos. Las mediciones en terreno tendrán la misma validez que aquellas obtenidas a través del sistema AVL para efectos de lo señalado en el numeral 5 de

la presente resolución.

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 FÓRMULA 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 siguiente:

$$\text{Subsidio}_M = \text{Subsidio}_{t \text{ tarifa}} + (\text{Subsidio}_{t \text{ tarifa}_V} \times \rho_V) + (\text{Subsidio}_{t \text{ operación}} \times \text{Factor de Pago}_M)$$

donde,

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

$$\rho_V = \begin{cases} 1, & \text{Para los meses de febrero y marzo} \\ 0, & \text{Para el resto} \end{cases}$$

El *Factor de Pago_M* se calculará como la suma de las multiplicaciones de cada indicador mensual por su respectivo ponderador, redondeando el resultado final de la suma de los tres indicadores, a dos decimales.

Para el *Factor de Pago_M*, se considerarán los siguientes valores:

Año	α	β	γ
1	Según lo establecido en marcha blanca		
2 y 3	0,80	0,10	0,10
4 en adelante	0,75	0,15	0,10

Si el inicio de la operación del Perímetro de Exclusión corresponde a un día intermedio del mes diferente al primer día calendario, se entenderá que el cambio de los parámetros α , β y γ anual comenzarán su aplicación al inicio del mes siguiente al mes en que se cumple la vigencia anual.

Subsidio_M: es el subsidio mensual correspondiente al mes M una vez aplicado el factor de pago, redondeando el resultado final al entero más cercano.

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

período de marcha blanca en el control en base a indicadores. Para ello, durante los doce primeros meses de operación, el pago del subsidio tendrá la siguiente formulación:

Mes	α	B	γ
1 a 7	1,06	0,06	0,13
8 a 12	0,94	0,06	0,11

Con todo, el valor de $Subsidio_M$ nunca podrá ser superior al $Subsidio_t$ que corresponda.

Si el inicio de la operación del Perímetro de Exclusión corresponde a un día intermedio del mes diferente al primer día calendario, se entenderá que el cambio de los parámetros α , β y γ y del período de la marcha blanca comenzarán su aplicación al inicio del mes siguiente al mes en que se cumple la vigencia mensual.

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

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 recopilación 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 a más tardar diez días hábiles desde que se firme el respectivo contrato de otorgamiento de subsidio.

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.

A más tardar 5 días desde la recepción de los datos propuestos por la División de Transporte Público Regional para formalizar el pago, el operador de servicios entregará el formulario de distribución, así también, dentro de los primeros 5 días de cada mes, el operador de

servicios entregará el formulario 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 procederá a iniciar el proceso aquí señalado una vez regularizado el envío de la documentación respectiva.

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 dentro de los primeros 5 días 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° 30, de 2015, 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 y con el respectivo timbre de oficina de partes de la Secretaría Regional correspondiente, 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 se procederá con la transferencia de fondos para el mes siguiente conforme a lo dispuesto en la Resolución N° 30 de 2015 de la Contraloría General de la República.

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:

Unidad de Negocio	Monto Total Máximo Mensual de Subsidio (<i>Subsidio₀</i>)	Monto Máximo Mensual de Subsidio Desglosado	
UN 1	Meses con subsidio verano: \$550.747.258 Quinientos cincuenta millones, setecientos cuarenta y siete mil, doscientos cincuenta y ocho pesos.	<i>Subsidio₀ tarifa</i>	\$201.811.793 Doscientos un millones, ochocientos once mil setecientos noventa pesos
		<i>Subsidio₀ tarifa_v</i>	\$319.029.276 Trescientos diecinueve millones, veintinueve mil doscientos setenta y seis pesos
		<i>Subsidio₀ operación</i>	\$29.906.189 Veintinueve millones novecientos seis mil ciento ochenta y nueve pesos
	Meses sin subsidio verano: \$231.717.982 Doscientos treinta y un	<i>Subsidio₀ tarifa</i>	\$201.811.793 Doscientos un millones, ochocientos once mil setecientos noventa y tres pesos

Unidad de Negocio	Monto Total Máximo Mensual de Subsidio (<i>Subsidio₀</i>)	Monto Máximo Mensual de Subsidio Desglosado			
	millones, setecientos diecisiete mil novecientos ochenta y dos pesos	<i>Subsidio₀ operación</i>	\$29.906.189 Veintinueve millones novecientos seis mil ciento ochenta y nueve pesos		
UN 2	Meses con subsidio verano: \$558.613.405 Quinientos cincuenta y ocho millones, seiscientos trece mil cuatrocientos cinco pesos	<i>Subsidio₀ tarifa</i>	\$243.445.891 Doscientos cuarenta y tres millones, cuatrocientos cuarenta y cinco mil ochocientos noventa y un pesos		
		<i>Subsidio₀ tarifa v</i>	\$288.155.472 Doscientos ochenta y ocho millones, ciento cincuenta y cinco mil cuatrocientos setenta y dos pesos		
		<i>Subsidio₀ operación</i>	\$27.012.042 Veintisiete millones, doce mil cuarenta y dos pesos		
	Meses sin subsidio verano: \$270.457.933 Doscientos setenta millones, cuatrocientos cincuenta y siete mil novecientos treinta y tres pesos	<i>Subsidio₀ tarifa</i>	\$243.445.891 Doscientos cuarenta y tres millones, cuatrocientos cuarenta y cinco mil ochocientos noventa y un pesos		
<i>Subsidio₀ operación</i>	\$27.012.042 Veintisiete millones, doce mil cuarenta y dos pesos	UN 3	Meses con subsidio verano: \$323.700.534 Trescientos veintitrés millones, setecientos mil quinientos treinta y cuatro pesos	<i>Subsidio₀ tarifa</i>	\$138.780.818 Ciento treinta y ocho millones, setecientos ochenta mil ochocientos dieciocho pesos
<i>Subsidio₀ tarifa v</i>	\$169.070.814 Ciento sesenta y nueve millones, setenta mil ochocientos catorce pesos				
<i>Subsidio₀ operación</i>	\$15.848.902 Quince millones, ochocientos cuarenta y ocho mil novecientos dos pesos				
Meses sin subsidio verano: \$154.629.720 Ciento cincuenta y cuatro millones, seiscientos veintinueve mil setecientos veinte pesos	<i>Subsidio₀ tarifa</i>		\$138.780.818 Ciento treinta y ocho millones, setecientos ochenta mil ochocientos dieciocho pesos		
<i>Subsidio₀ operación</i>	\$15.848.902 Quince millones, ochocientos cuarenta y ocho mil novecientos dos pesos	UN 4	Meses con subsidio verano: \$306.122.752 Trescientos seis millones, ciento veintidós mil setecientos cincuenta y dos pesos	<i>Subsidio₀ tarifa</i>	\$123.615.031 Ciento veintitrés millones, seiscientos quince mil treinta y un pesos
<i>Subsidio₀ tarifa v</i>	\$166.865.544 Ciento sesenta y seis millones, ochocientos sesenta y cinco mil quinientos cuarenta y cuatro pesos				
<i>Subsidio₀ operación</i>	\$15.642.177 Quince millones, seiscientos cuarenta y dos mil ciento setenta y siete pesos				
Meses sin subsidio verano: \$139.257.208 Ciento treinta y nueve millones, seiscientos sesenta y siete mil doscientos ochenta y dos pesos	<i>Subsidio₀ tarifa</i>		\$123.615.031 Ciento veintitrés millones, seiscientos quince mil treinta y un pesos		

Unidad de Negocio	Monto Total Máximo Mensual de Subsidio (<i>Subsidio₀</i>)	Monto Máximo Mensual de Subsidio Desglosado	
	millones, doscientos cincuenta y siete mil doscientos ocho pesos	<i>Subsidio₀ operación</i>	\$15.642.177 Quince millones, seiscientos cuarenta y dos mil ciento setenta y siete pesos
UN 5	Meses con subsidio verano: \$368.236.369	<i>Subsidio₀ tarifa</i>	\$153.568.699 Ciento cincuenta y tres millones, quinientos sesenta y ocho mil seiscientos noventa y nueve pesos
	Trescientos sesenta y ocho millones, doscientos treinta y seis mil trescientos sesenta y nueve pesos	<i>Subsidio₀ tarifa_v</i>	\$196.269.162 Ciento noventa y seis millones, doscientos sesenta y nueve mil, ciento sesenta y dos pesos
	Meses sin subsidio verano: \$171.967.207	<i>Subsidio₀ tarifa</i>	\$153.568.699 Ciento cincuenta y tres millones, quinientos sesenta y ocho mil seiscientos noventa y nueve pesos
	Ciento setenta y un millones, novecientos sesenta y siete mil doscientos siete pesos	<i>Subsidio₀ operación</i>	\$18.398.508 Dieciocho millones, trescientos noventa y ocho mil quinientos ocho pesos
UN 6	Meses con subsidio verano: \$494.461.004	<i>Subsidio₀ tarifa</i>	\$223.513.419 Doscientos veintitrés millones, quinientos trece mil cuatrocientos diecinueve pesos
	Cuatrocientos noventa y cuatro millones, cuatrocientos sesenta y un mil cuatro pesos	<i>Subsidio₀ tarifa_v</i>	\$247.725.498 Doscientos cuarenta y siete millones, setecientos veinticinco mil cuatrocientos noventa y ocho pesos
	Meses sin subsidio verano: \$246.735.506	<i>Subsidio₀ tarifa</i>	\$223.513.419 Doscientos veintitrés millones, quinientos trece mil cuatrocientos diecinueve pesos
	Doscientos cuarenta y seis millones, setecientos treinta y cinco mil quinientos seis pesos	<i>Subsidio₀ operación</i>	\$23.222.087 Veintitrés millones, doscientos veintidós mil ochenta y siete pesos
UN 7	Meses con subsidio verano: \$201.999.548	<i>Subsidio₀ tarifa</i>	\$98.283.705 Noventa y ocho millones, doscientos ochenta y tres mil setecientos cinco pesos
	Doscientos un millones, novecientos noventa y nueve mil quinientos cuarenta y ocho pesos	<i>Subsidio₀ tarifa_v</i>	\$94.826.676 Noventa y cuatro millones, ochocientos veintiséis mil seiscientos setenta y seis pesos
	Meses sin subsidio verano: \$107.172.872	<i>Subsidio₀ tarifa</i>	\$98.283.705 Noventa y ocho millones, doscientos ochenta y tres mil setecientos cinco pesos
	Ciento siete millones, ciento	<i>Subsidio₀ operación</i>	\$8.889.167 Ocho millones, ochocientos ochenta y nueve mil ciento sesenta y siete pesos

Unidad de Negocio	Monto Total Máximo Mensual de Subsidio (<i>Subsidio</i> ₀)	Monto Máximo Mensual de Subsidio Desglosado	
	setenta y dos mil ochocientos setenta y dos pesos	<i>Subsidio</i> ₀ <i>operación</i>	\$8.889.167 Ocho millones, ochocientos ochenta y nueve mil ciento sesenta y siete pesos
UN 9	Meses con subsidio verano: \$93.101.900 Noventa y tres millones, ciento un mil novecientos pesos	<i>Subsidio</i> ₀ <i>tarifa</i>	\$42.449.973 Cuarenta y dos millones, cuatrocientos cuarenta y nueve mil novecientos setenta y tres pesos
		<i>Subsidio</i> ₀ <i>tarifa v</i>	\$46.310.706 Cuarenta y seis millones, trescientos diez mil setecientos seis pesos
		<i>Subsidio</i> ₀ <i>operación</i>	\$4.341.221 Cuatro millones, trescientos cuarenta y un mil doscientos veintiún pesos
	Meses sin subsidio verano: \$46.791.194 Cuarenta y seis millones, setecientos noventa y un mil ciento noventa y cuatro pesos	<i>Subsidio</i> ₀ <i>tarifa</i>	\$42.449.973 Cuarenta y dos millones, cuatrocientos cuarenta y nueve mil novecientos setenta y tres pesos
		<i>Subsidio</i> ₀ <i>operación</i>	\$4.341.221 Cuatro millones, trescientos cuarenta y un mil doscientos veintiún pesos
UN 10	Meses con subsidio verano: \$46.898.666 Cuarenta y seis millones, ochocientos noventa y ocho mil seiscientos sesenta y seis pesos	<i>Subsidio</i> ₀ <i>tarifa</i>	\$17.954.710 Diecisiete millones novecientos cincuenta y cuatro mil setecientos diez pesos
		<i>Subsidio</i> ₀ <i>tarifa v</i>	\$26.463.258 Veintiséis millones, cuatrocientos sesenta y tres mil doscientos cincuenta y ocho pesos
		<i>Subsidio</i> ₀ <i>operación</i>	\$2.480.698 Dos millones cuatrocientos ochenta mil seiscientos noventa y ocho pesos
	Meses sin subsidio verano: \$20.435.408	<i>Subsidio</i> ₀ <i>tarifa</i>	\$17.954.710 Diecisiete millones novecientos cincuenta y cuatro mil setecientos diez pesos
		<i>Subsidio</i> ₀ <i>operación</i>	\$2.480.698 Dos millones cuatrocientos ochenta mil seiscientos noventa y ocho pesos

*Los meses en los que se pagará subsidio verano, serán los meses de febrero y marzo.

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, en enero de cada año, independiente de la fecha de inicio de la prestación del servicio. 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, y los montos del subsidio para cada servicio puedan actualizarse trimestralmente en función del número efectivo de viajes y la disponibilidad presupuestaria.

No obstante lo anterior, en el caso que se presenten diferencias en los montos de subsidios asociados a tarifas entre la fecha de acuerdo y la puesta en marcha de la presente regulación, estos serán reajustados en la misma proporción que el ajuste efectuado a los montos antes mencionados.

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, trazados u horas.
- Ingresos sin adicionar el correspondiente al subsidio
- Antigüedad de los buses.
- Números de viajes.
- Período 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 fundamentalmente 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 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, la Secretaría Regional competente podrá formular cargos al Operador conforme a lo dispuesto en este acto administrativo, salvo el caso de aquellas infracciones en que proceda como sanción la Cancelación del servicio y Caducidad del contrato, y los números 6, 7 y 11 de la sanción de amonestación por escrito de carácter grave en que el procedimiento administrativo será iniciado por la Subsecretaría de Transportes. El Operador tendrá cinco (5) días hábiles para presentar sus descargos.

Si el Operador de Transporte solicita en sus descargos medidas probatorias, la Secretaría 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.

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 de la Subsecretaría de Transportes, 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
1	<p>La no iniciación o el abandono de la prestación de los servicios de la unidad de negocio sin causa justificada, ni aprobada por el Ministerio.</p> <p>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 de la unidad de negocio.</p> <p>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 cinco o más días consecutivos; o un mes completo con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio, inferior a 0,2; o dos meses continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio, igual o superior a 0,2 e inferior a 0,4⁶.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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>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.</p>
2	<p>La cesión del contrato o la subcontratación total del servicio</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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>En este caso, la multa corresponderá al 20% del monto del subsidio mensual a otorgar.</p>
3	<p>La no instalación del sistema AVL en toda la flota inscrita, en un plazo de 20 días hábiles de iniciada la operación del servicio.</p> <p>El no cumplimiento de la obligación de incorporar</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Término anticipado del contrato. 2. Cobro de los 	

⁶ Para los servicios tipo inyección, corto, directo y nocturno se considera una sanción al servicio principal que lo contiene

	Incumplimiento	Sanción	No obstante sanción anterior
	sistemas de cobro electrónico, en la forma y plazos contemplados en el punto 3.10 de las Condiciones de operación.	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	
5	La no implementación de la tecnología complementaria detallada en la sección 3.11 bajo las condiciones allí descritas, en un plazo de 20 días hábiles posteriores a la fecha máxima acordada para su implementación.	1. Término anticipado del contrato. 2. Cobro de los Instrumentos de Garantía de fiel cumplimiento de contrato. 3. Cancelación del Servicio	20% del monto del subsidio mensual a otorgar.

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 de la Secretaría Regional o de la Subsecretaría de Transportes según corresponda, 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	Multa
1	La entrega discordante de información respecto a lo levantado por el Ministerio según lo definido en el numeral 4.7, una vez transcurridos tres meses desde el inicio de los servicios.	Descuento de un 0,01 por cada evento en el ranking anual de todos los servicios de la Unidad de Negocio, según lo establecido en el numeral 10.
2	No realizar la rendición de cuentas dentro del plazo señalado en el punto 5.2.2.2.	Multa por un monto de 5 U.F. por día de atraso.

Incumplimiento		Multa
3	No entregar dentro de plazo los formularios a que se refiere el punto 5.2.2.1.	Multa por un monto de 5 U.F. por día de atraso
4	Cobro de tarifa superior a la establecida.	Descuento de un 0,01 por cada evento en el ranking anual de todos los servicios de la Unidad de Negocio, según lo establecido en el numeral 10.
5	Presentar una flota inferior a la mínima establecida, en un mes.	Descuento de un 0,05 por cada evento en el ranking anual de todos los servicios de la Unidad de Negocio, según lo establecido en el numeral 10.
6	La no reposición de las garantías, de acuerdo a lo señalado en el punto 9, por cada dos días de atraso.	Multa por un monto de 5 U.F.
7	La interrupción no autorizada del servicio. Se entenderá por interrupción, el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio, igual o inferior a 0,05 durante un día; o diez días continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio inferior a 0,2; o cuarenta días continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio igual o superior a 0,2 e inferior a 0,4; o sesenta días continuos con un promedio (en ese período) del indicador de frecuencia diario del servicio desde 0,4 y hasta 0,55 ⁷ .	Descuento de un 0,02 por cada evento en el ranking anual del servicio correspondiente, según lo establecido en el numeral 10.
8	No informar al Ministerio, dentro del plazo previsto, sobre la existencia de multas, fallos o medidas, de acuerdo a lo indicado en el literal v) del punto 1.3.2.1 de este instrumento.	Descuento de un 0,01 por cada evento en el ranking anual de todos los servicios de la Unidad de Negocio, según lo establecido en el numeral 10.
9	No acreditar ante el Ministerio en la forma y plazo previsto en el literal v) del punto 1.3.2.1 de este instrumento, respecto del cumplimiento efectivo de las medidas, sanciones o multas decretadas por autoridades competentes por incumplimiento de obligaciones laborales o previsionales.	Descuento de un 0,01 por cada evento en el ranking anual de todos los servicios de la Unidad de Negocio, según lo establecido en el numeral 10.
10	La acumulación de cinco (5) amonestaciones por escrito de carácter leve en el lapso de dos (2) meses o cada vez que se acumulen diez (10) en un plazo de tres (3) meses.	Descuento de un 0,01 en el ranking anual de todos los servicios de la Unidad de Negocio, según lo establecido en el numeral 10.
11	El incumplimiento de las obligaciones señaladas en las secciones denominadas "Datos e Información que se deberá transmitir y	Descuento de un 0,02 por cada evento en el ranking anual de todos

⁷ Para los servicios tipo inyección, corto, directo y nocturno se considera una sanción al servicio principal que lo contiene

	Incumplimiento	Multa
	presentar al Ministerio" y "Funciones del Operador Tecnológico".	los servicios de la Unidad de Negocio, según lo establecido en el numeral 10.
12	No supervisar la continuidad del servicio de un operador tecnológico acreditado, según lo establecido en el punto 4.2.3.	Descuento de un 0,02 por cada evento en el ranking anual de todos los servicios de la Unidad de Negocio, según lo establecido en el numeral 10.
13	Incumplimiento sistemático de un servicio. Se entenderá por incumplimiento sistemático de un servicio, el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia mensual (ICF_M^s), igual o inferior a 0,7 ^[1] .	Descuento de un 0,03 por cada evento en el ranking anual del servicio correspondiente, según lo establecido en el numeral 10.
14	Incumplimiento sistemático de un periodo en un servicio. Se entenderá por incumplimiento sistemático de un periodo en un servicio, el hecho de que en un periodo determinado de un servicio se presente un indicador de frecuencia mensual, igual o inferior a 0,5 ^[2] . Para el cálculo del indicador anteriormente descrito, se hará un promedio simple por período de los indicadores de frecuencia desagregados de cada servicio en el mes.	Descuento de un 0,03 por cada evento en el ranking anual del servicio correspondiente, según lo establecido en el numeral 10.
15	La no presentación, dentro de plazo que establecerá el Ministerio en la Resolución de Acreditación, de la información mencionada en el numeral 4.	Descuento de un 0,02 por cada evento en el ranking anual de todos los servicios de la Unidad de Negocio, según lo establecido en el numeral 10.
16	Incumplimiento diario de un servicio. Se entenderá por incumplimiento diario, el hecho de que un servicio presente un indicador de frecuencia diario del servicio, igual o inferior a 0,5 ^[3] .	Descuento de un 0,02 por cada evento en el ranking anual del servicio correspondiente, según lo establecido en el numeral 10.
17	El incumplimiento de las obligaciones señaladas en la sección 3.11.	Descuento de un 0,02 por cada evento en el ranking anual de todos los servicios de la Unidad de Negocio, según lo establecido en el numeral 10.

[1] Para los servicios tipo inyección, corto, directo y nocturno se considera una sanción al servicio principal que lo contiene

[2] Para los servicios tipo inyección, corto, directo y nocturno se considera una sanción al servicio principal que lo contiene

[3] Para los servicios tipo inyección, corto, directo y nocturno se considera una sanción al servicio principal que lo contiene

c) De la amonestación por escrito de carácter leve:

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

	Incumplimiento	Multa
1	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 la Secretaría Regional con la medida de amonestación por escrito, previo proceso administrativo, salvo aquellos incumplimientos cuya infracción esté expresamente establecida en el D.S. N° 212 de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.	Multa por un monto de 5 U.F.

d) De las multas:

Las multas serán descontables del estado de pago del subsidio correspondiente al mes en que se notifique la resolución que le pone término al procedimiento administrativo sancionatorio imponiendo la sanción o al mes siguiente, en caso que así lo determine la Secretaría Regional o la Subsecretaría según corresponda, en la Resolución que aplique sanción. 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, conforme al detalle que se informará en el acto administrativo respectivo. En caso que ninguna de las formas de pago de multa sea aplicable, se pagarán con cargo a la garantía señalada en el punto 9.

Las sanciones establecidas en los párrafos precedentes serán aplicables al Operador, aun cuando la falta sea imputable personalmente a la acción u omisión del personal de conducción, 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 un instrumento de garantía de fiel cumplimiento de las obligaciones que impone el Perímetro de Exclusión.

El instrumento de garantía podrá constituirse mediante Boleta Bancaria de Garantía, extendida como irrevocable y pagadero a la vista por un plazo de vigencia de al menos dos años, debiendo renovarse, al menos anualmente, hasta los 6 meses posteriores al término del plazo de duración del Perímetro de Exclusión establecido, permaneciendo siempre vigente.

El monto de cada una de éstas se detalla a continuación:

Unidad de Negocio	Garantía (UF)
UN 1	5.172
UN 2	5.782

Unidad de Negocio	Garantía (UF)
UN 3	3.319
UN 4	3.033
UN 5	3.716
UN 6	5.229
UN 7	2.233
UN 9	990
UN 10	452

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, y de ejecución inmediata, por el monto en U.F. correspondiente al total de cada Unidad de Negocio de la tabla antecesora. Esta póliza deberá tener un plazo de vigencia de al menos dos años, debiendo renovarse al menos anualmente, hasta a los 6 meses posteriores al término del plazo de duración del Perímetro de Exclusión establecido, permaneciendo siempre vigente, siendo el asegurado la Subsecretaría de Transportes.

En la póliza deberá expresamente indicarse que el asegurado podrá hacer efectiva la póliza, con la Compañía de Seguros, a través de un requerimiento que 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, sin 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 o e-mail.

Una vez presentado lo anterior, el pago de la indemnización se debe realizar, 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.

Adicionalmente en las condiciones particulares las pólizas deberán contemplar las siguientes cláusulas u otras similares:

- a) La presente póliza incluye las multas y demás cláusulas penales establecidas en el contrato.
- b) Si el siniestro diere lugar a un proceso administrativo o de cualquier naturaleza, el reclamo de indemnización cubierto por este seguro deberá hacerse por el asegurado a la compañía una vez terminados todos los trámites o procesos relativos al mismo.
- c) La presente póliza cubre cualquier modificación realizada al contrato siempre que no cambie la naturaleza jurídica de éste.
- d) No obstante lo señalado en las condiciones generales de la póliza, cuando el asegurado o beneficiario corresponda a un órgano de la administración del estado, las disputas serán resueltas por la justicia ordinaria, derogando cláusula de arbitraje.

- e) Sin perjuicio de lo establecido en las condiciones generales, los contratos podrán ser modificados siempre que no cambie la naturaleza jurídica de éstos o exista un cambio sustancial en las obligaciones garantizadas.

Esta póliza debe pagarse al contado, y deberá contener en su glosa correspondiente, la materia asegurada. La fecha de conversión de la U.F. 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, 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 hiciere efectiva la garantía o una parcialidad de la misma, será obligación del Operador reponer ésta en un plazo de 30 días de notificado el Operador que se ha efectuado el cobro de la misma. El nuevo instrumento deberá tener idénticas condiciones y características de aquella garantía que se repone.

10 EVALUACIÓN DE LOS SERVICIOS⁸

El Ministerio 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 como⁹:

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

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.

Para los servicios que no tengan puntos de control de puntualidad y horas de pasada programada exigida, y por ello no sea posible calcular su indicador de puntualidad, se deberán ajustar los ponderadores de los indicadores de frecuencia y regularidad en forma proporcional de acuerdo a las siguientes fórmulas:

$$\alpha' = \alpha + \gamma \times \alpha / (\alpha + \beta)$$

$$\beta' = \beta + \gamma - \gamma \times \alpha / (\alpha + \beta)$$

⁸ Se excluyen de esta evaluación los servicios tipo inyección, corto, directo y nocturnos, en caso de existir.

⁹ Los valores de α, β y γ son los mismos ponderadores utilizados en el numeral 5.

redondeando el resultado de $\gamma \times \alpha / (\alpha + \beta)$ a dos decimales.

Para los servicios que no sea posible construir su indicador de regularidad, pues tienen frecuencia exigida en un solo período y ésta es igual a 1, pero si tengan indicador de puntualidad, se deberán ajustar los ponderadores de los indicadores de frecuencia y puntualidad en forma proporcional de acuerdo a las siguientes fórmulas:

$$\alpha' = \alpha + \beta \times \alpha / (\alpha + \gamma)$$
$$\gamma' = \gamma + \beta - \beta \times \alpha / (\alpha + \gamma)$$

redondeando el resultado de $\beta \times \alpha / (\alpha + \gamma)$ a dos decimales.

Para los servicios que no sea posible construir ni su indicador de regularidad ni indicador de puntualidad, se deberán ajustar los ponderadores de los indicadores de frecuencia, regularidad y puntualidad de acuerdo a las siguientes fórmulas:

$$\alpha' = \alpha + \beta + \gamma$$
$$\beta' = \gamma' = 0$$

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.

En el caso que el resultado final del indicador de evaluación de un servicio pudiese ser mayor a uno, se considerará un valor máximo igual a uno.

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.

Anualmente, y desde el inicio de prestación de los servicios bajo Perímetro de Exclusión, se calculará un índice de evaluación anual (IEA), definido como el promedio simple de los indicadores de evaluación mensuales señalados precedentemente. El promedio debe estar redondeado al segundo decimal.

Este indicador será utilizado por el Ministerio, para elaborar un ranking de cumplimiento anual, en el cual se numerarán cada uno de los servicios, de mayor a menor de acuerdo al cumplimiento que presenten.

Este indicador anual se ajustará conforme lo indicado en el punto 8.2 de la presente resolución.

En base a este ranking anual, el Ministerio podrá poner término anticipado a la operación del servicio de aquellos operadores que ocupen el último lugar del ranking mencionado siempre y cuando el IEA sea menor o igual a 0,7.

Además, se podrá poner término anticipado a todos aquellos servicios que tengan un IEA menor o igual a 0,7 y sin perjuicio de las sanciones dispuestas en el punto 8.2 del presente acto.

Asimismo, y con la finalidad de mantener el equilibrio en el funcionamiento del sistema de transporte, el Ministerio podrá cancelar conjuntamente otros servicios del mismo operador, sin que necesariamente se encuentren en las causales de término antes definidas, y hasta completar una flota mínima de operación requerida para el grupo de servicios de 40 buses. El criterio para seleccionar los servicios a cancelar corresponderá a aquellos de mejor

resultado en el mismo ranking para aquella unidad de negocio, descendientemente hasta completar el parámetro de flota antes señalado o elementos relacionados con la ubicación geográfica de los servicios y terminales requeridos para la operación.

El Ministerio concursará los servicios que se hallen en la situación descrita en párrafos anteriores, en conformidad a lo que determine, 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 o los servicios concursados. Se cancelarán también las inyecciones, expresos, variantes y nocturnos relacionados con los servicios a cancelar, según corresponda.

Si al momento de realizar el ranking anual existiese un nuevo servicio, este no participará de la evaluación anual hasta haber completado al menos 12 meses de operación.

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

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.

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 la Ministra, doña Gloria Hutt Hesse, R.U.T. N° 6.069.264-5, 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 están contempladas en la Resolución N° 1247 de 2015 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones.

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, una vez que el Operador Tecnológico haya entregado a conformidad del MTT la totalidad de la información correspondiente al período de vigencia de su convenio con el Operador de Transporte.

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 ha establecido mediante la Resolución Exenta N°1247 del 2015 y sus modificaciones, 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.

En caso de que el convenio entre el Operador de Transporte y el Operador Tecnológico concluya el último día de un mes calendario, el Operador Tecnológico deberá entregar a través de las plataformas informáticas dispuestas por el MTT la totalidad de la información de ese mes, en los plazos y formatos establecidos para condiciones normales. En caso de que este convenio concluya un día intermedio del mes, el Operador Tecnológico dispondrá de 5 días hábiles para entregarle al MTT la información de los días en que estuvo vigente el convenio durante este último mes, en los formatos que la DTPR le indicará para esta situación excepcional.

SÉPTIMO: INFRACCIONES

- a) **Al vínculo:** En caso de que el contratado opere siendo empresa relacionada será sancionada con una multa equivalente a 100 U.F. y perderá su acreditación para la unidad de negocio relacionada.
- b) **A los equipos y al sistema:** En caso que se comprobare que el contratado ha alterado y/o permitido la alteración de los equipos, sistemas y/o de las plataformas de apoyo con que opera su cliente, afectando la información declarada en ellos 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 U.F. a través del cobro de la Boleta de Garantía, e incurrirá en la causal de grave mal uso de los equipos o sistemas. El hecho de haberse producido una nueva infracción a la información en el plazo de un año, hará incurrir al contratado en la causal de grave negligencia en los equipos y al sistema, perdiendo la acreditación para esa unidad de negocio.
- c) **A la información:** En caso de comprobarse que el informe entregado resulte discordante con medios de prueba válidos para el Ministerio, y que los resultados de

cumplimiento resultan ser inferiores a los informados, el operador tecnológico será sancionado con una multa de 30 U.F. En caso de que se reitere tal infracción dentro de un plazo de tres meses de cometida la anterior, en la segunda oportunidad la multa ascenderá a 60 U.F., y en una tercera en el mismo plazo a 80 U.F. 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 U.F.

- d) A las funciones: en caso de comprobarse el incumplimiento de alguna de las funciones establecidas en el punto 4.2.1 de la Resolución Exenta N° [NUMERAL], de [AÑO] del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el operador tecnológico será sancionado con una multa de 30 U.F. En caso de que se reitere tal infracción dentro de un plazo de tres meses de cometida la anterior, en la segunda oportunidad la multa ascenderá a 60 U.F., y en una tercera en el mismo plazo a 80 U.F. 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, perdiendo la acreditación para esa unidad de negocio.
- e) **Al adecuado término del contrato:** en caso de término por cualquier causa del convenio entre el Operador Tecnológico y el Operador de Transporte, si el Operador Tecnológico no hace entrega de la información de tracking y de indicadores para todo el período en que tuvo vigencia su contrato con el Operador de Transporte en las condiciones que el MTT le indique, hará incurrir al contratado en la causal de grave negligencia en el adecuado término del contrato, y una multa que ascenderá a 100 U.F.

OCTAVO: GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO

En este acto, el contratado hace entrega de un instrumento(s) de garantía(s) (Vale Vista, Deposito a la Vista o Boleta de Garantía), 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 U.F. y ha sido extendida como irrevocable y pagadera a la vista por un plazo de vigencia de al menos, [escrito año] (numeral año) 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.

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 el mismo

monto antes señalado.

Esta póliza deberá tener un plazo de vigencia de al menos dos años, debiendo renovarse al menos anualmente, hasta los 6 meses posteriores al término del plazo de duración del Perímetro de Exclusión establecido, permaneciendo siempre vigente, con independencia del pago de la prima, 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.

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.

DÉCIMOSEGUNDO: PERSONERÍA

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

[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/A DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES. FDO: [NOMBRE REPRESENTANTE SI ACTÚA REPRESENTADO]

12.3 ANEXO N°3

FORMATO DE CONTRATO DE ADSCRIPCIÓN AL SERVICIO Y OTORGAMIENTO DE SUBSIDIO EN PERÍMETRO DE EXCLUSIÓN

En Santiago, República de Chile, a [FECHA], entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante e indistintamente "el Ministerio", representado por la Ministra, doña Gloria Hutt Hesse, R.U.T. N° 6.069.264-5, ambos domiciliados en calle Amunátegui N° 139, de la comuna y ciudad de Santiago, y [NOMBRE EMPRESA], R.U.T. N° [NUMERAL], representada por [NOMBRE R.L.], R.U.T. N°[NUMERO], ambos domiciliados en calle o avenida [DIRECCION], de la ciudad y comuna de [NOMBRE], región [NOMBRE], en adelante e indistintamente el "OPERADOR", vienen a suscribir el siguiente contrato:

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 de [NOMBRE], 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 las Resoluciones Exentas N° [NUMERAL] de [AÑO], y N° [NUMERAL] de [AÑO], del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se ha establecido un Perímetro de Exclusión y sus condiciones de operación, por un plazo de [MESES] meses prorrogable por otros [MESES] meses, en conformidad a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo cuarto transitorio de la Ley N° 20.696.

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 Exenta N° [NUMERAL], de [AÑO] del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

SEGUNDA: SERVICIO ASIGNADO

Al operador se le han asignado los servicios expresados en el acta de acuerdo para contrato de otorgamiento de subsidio en perímetro de exclusión entre Ministerio de Transportes y [NOMBRE EMPRESA] de fecha [DIA] de [MES] de [AÑO] que fuera suscrito por el operador, en los cuales deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución que establece el Perímetro de Exclusión o las correspondientes condiciones de operación del mismo, 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 \$[NUMERAL].-, sin perjuicio de las posibles actualizaciones y reajustes que contempla la resolución que establece el Perímetro de Exclusión o las correspondientes condiciones de

operación del mismo, o sus modificaciones.

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 Exenta N° 1247, de 2015 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 y en las demás condiciones y requisitos que establece la regulación aplicable.

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 ASESOR TÉCNICO OPERACIONAL

Con el objeto de efectuar las comunicaciones, información y transmisión de datos y antecedentes el Operador designa como correo electrónico el siguiente [EMAIL], 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 Asesor Técnico 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 Asesor Técnico 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: [EMAIL] 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.

El Ministerio declara haber recibido los siguientes documentos:

1. Garantía de Fiel Cumplimiento: [individualizar documento]
2. Seguro de Accidentes Personales: [individualizar documento]

OCTAVA: VIGENCIA

El presente contrato iniciará su vigencia una vez que esté totalmente tramitado el acto administrativo que lo aprueba y se extenderá por un periodo de [MESES] meses prorrogable por otros [MESES] meses, conforme a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo cuarto transitorio de la ley N° 20.696.

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. Sin perjuicio de lo dispuesto en el numeral 1º, literales c) y d) del artículo 57 de la Ley N° 20.720.
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: NOMBRAMIENTO Y PERSONERÍA

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

La personería de don [NOMBRE], para representar legalmente y obligar a la Sociedad [NOMBRE], consta en Escritura Pública de Cesión de Derechos Sociales y Modificación de Sociedad de [FECHA], otorgada ante el Notario Público [NOMBRE], y anotada en el repertorio de instrumentos públicos N° [NUMERAL].

DÉCIMOTERCERA: EJEMPLARES DEL CONTRATO

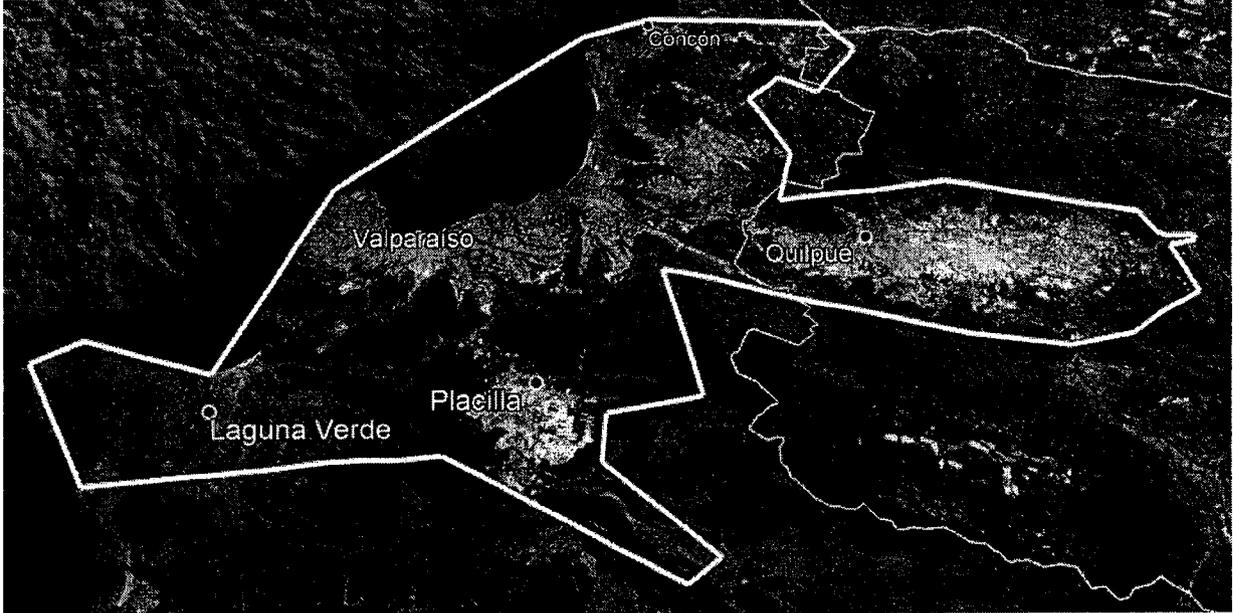
El presente contrato se suscribe en cuatro ejemplares de igual tenor y validez, quedando dos en poder de cada una de las partes.

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

**[NOMBRE]
REPRESENTANTE LEGAL
[EMPRESA]**

12.4 ANEXO N°4

PLANO DE LA ZONA REGULADA



**ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE ÍNTEGRAMENTE EN EL SITIO WEB
WWW.MTT.GOB.CL**


Gloria Hutt Hesse
GLORIA HUTT HESSE
MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
CHILE




JGC/JDC/MMR/XBM/AAE/JGC/PSD/MRO/RVR/ASN

DISTRIBUCIÓN:

- Gabinete Sra. Ministra de Transportes y Telecomunicaciones.
- Gabinete Sr. Subsecretario de Transportes.
- División Legal de la Subsecretaría de Transportes.
- Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de Valparaíso.
- División de Transporte Público Regional.
- Oficina de Partes.


SECRETARÍA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES
DIVISION LEGAL