



CONTENIDOS ESENCIALES CAM0018

DTPR
MAYO 2024

CONTENIDO

| | |
|-----------|---|
| 3 | 1. Introducción |
| 3 | 1.1. Contexto |
| 4 | 1.2. Plan Barcazas Para Chile |
| 5 | 2. Modelo actual de licitaciones |
| 5 | 2.1. Bases Administrativas |
| 6 | 2.2. Bases Técnicas |
| 7 | 3. Nuevo Proceso de Licitación Pública |
| 7 | 3.1. Cambios en Bases Administrativas |
| 11 | 3.2. Cambios en Bases Técnicas |
| 12 | 4. Requerimientos operacionales para licitación CAM0018 |
| 12 | 4.1. Itinerarios y frecuencias |
| 13 | 4.2. Viajes de emergencia |
| 13 | 4.3. Viajes adicionales |
| 13 | 4.4. Viajes de extensión de los servicios |
| 14 | 4.5. Modificación de horarios de operación |
| 14 | 4.6. Modificación de condiciones de operación del servicio |
| 14 | 4.7. Gratuidad de tarifas en servicios prestados en días de elecciones y/o plebiscitos |
| 14 | 4.8. Viajes especiales |
| 15 | 4.9. Tarifas del servicio |
| 16 | 4.10. Condiciones de las naves requeridas para la operación del servicio |
| 17 | 4.11. Condiciones y aspectos generales para la prestación del servicio |
| 18 | 4.12. Mecanismo de compensación/ajuste de subsidio por menores/mayores ingresos a los proyectados |
| 20 | 4.13. Calidad de atención a las personas usuarias del servicio |
| 21 | 4.14. Subsidio adicional por extensión de los servicios |
| 22 | 4.15. Duración del contrato |
| 23 | 4.16. Consideraciones Adicionales |
| 22 | ANEXO 1: Información de venta de boletos |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Contexto

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (en adelante “el Ministerio” o “MTT”), a través de la División de Transporte Público Regional (en adelante “la DTPR”) y en el marco de la Ley N°20.378 y de la Asignación Presupuestaria “Subsidios al Transporte Regional” que se definen año a año en las respectivas Leyes de Presupuesto, define y financia el otorgamiento de Subsidios al Transporte en Zonas Aisladas. Lo anterior, tanto en modo terrestre, como en servicios marítimos, lacustres, fluviales, aéreos y ferroviarios; con la finalidad de que las poblaciones beneficiadas accedan a una mejor integración territorial, económica y social, con centros de mayor desarrollo económico y con una mejor oferta de servicios.

Dentro de lo anterior, es especialmente relevante la función que prestan los servicios subsidiados de transporte en zonas aisladas en modos marítimo, lacustre y fluvial prestado con barcazas, transbordadores, mercantes o naves similares. En particular, se destacan 25 contratos con este tipo de naves, principalmente ubicados en la zona sur del país, los que involucran actualmente un gasto en subsidios de alrededor de MM\$48.000 anuales¹, permitiendo la realización del orden de 1,6 millones de viajes y el transporte de 6,2 millones de metros lineales de carga anuales.

A continuación, se detallan los 25 contratos mencionados en el párrafo anterior.

| Región | Código Contrato | Glosa Contrato |
|------------|-----------------|---|
| Valparaíso | CAM0001 | Valparaíso – Archipiélago Juan Fernández |
| Biobío | CAM0002 | Isla Santa María - Lota |
| Biobío | CAM0089 | Isla Mocha - Lebu |
| Los Lagos | CAF0021 | Maullín - La Pasada |
| Los Lagos | CAL0024 | Lago Tagua Tagua |
| Los Lagos | CAM0003 | Puerto Montt – Ayacara – Chaitén |
| Los Lagos | CAM0017 | Isla Puluqui - Calbuco |
| Los Lagos | CAM0018 | Chulchuy – Huicha (Canal Yal) |
| Los Lagos | CAM0020 | Bimodal Palena |
| Los Lagos | CAM0071 | Caleta Arena - Caleta Puelche |
| Los Lagos | CAM0077 | Isla Tranqui - Queilén |
| Los Lagos | CAM0080 | 1) Isla Huar - Calbuco, 2) Isla Huar - Puerto Montt |
| Los Lagos | CAM0081 | Isla Maillén - Chinquihue |
| Los Lagos | CAM0087 | Islas Menores De La Comuna De Quinchao |
| Los Lagos | CAM0122 | Península de Huequi |
| Los Lagos | CAM0123 | Sectores costeros comuna de Chaitén |
| Aysén | CAL0012 | Lago General Carrera |
| Aysén | CAM0061 | Litoral Norte |
| Aysén | CAM0062 | Fiordo Mitchel |
| Aysén | CAM0076 | Puerto Yungay – Puerto Natales |
| Magallanes | CAM0064 | Punta Arenas – Puerto Williams – Puerto Toro |
| Magallanes | CAM0119 | Isla Riesco – Villa Ponsomby |
| Los Ríos | CAL0006 | Puerto Fuy - Pirihueico |
| Los Ríos | CAL0013 | Isla Huapi - Futrono |
| Los Ríos | CAM0074 | Niebla - Corral |

¹Solo considerando montos de subsidio mensual, sin considerar otros montos asociados a los contratos, como viajes de emergencia, adicionales, entre otros.

Las características operacionales de cada contrato son heterogéneas en términos de demanda; así como en el tipo, tamaño y propiedad de las naves que prestan los servicios, ya que existen contratos que operan con naves de propiedad privada y/o fiscal. Sin embargo, todos los contratos comparten algunas características comunes:

- Contratos con una vigencia máxima de 36 meses.
- Contratos establecen detalle de la operación (itinerario, tarifario), con posibilidad de modificaciones.
- Pago de subsidio en pesos chilenos reajustables por inflación anualmente. Desde 2022 se ha incorporado fórmula de reajuste en caso que precio del petróleo aumente o baje por fuera de una banda definida en el contrato.

La estructura antes mencionada, presenta problemas que son percibidos en diferentes dimensiones por el Estado, por los operadores, y por las comunidades beneficiadas; todos los cuales redundan en una baja cantidad de actores interesados en operar el servicio, una baja actualización de la flota operativa y, en definitiva, de una calidad del servicio que no satisface las aspiraciones de las comunidades beneficiarias.

- Desde el punto de vista del Estado, se observa que la actual estructura de contratos no contribuye a disminuir las barreras de entrada natural que posee el mercado naviero, por el nivel de inversión que considera; y que tampoco contribuye a estimular una renovación de la flota que actualmente presta servicios.
- Desde el punto de vista de las empresas que actualmente operan los contratos, se argumenta que la vigencia de los contratos no permite generar las utilidades necesarias que justifiquen las inversiones antes señaladas.
- Desde la perspectiva de las comunidades beneficiarias, los problemas antes mencionados redundan en que las naves que operan los servicios en general carecen de comodidades acorde a los servicios prestados. En dicho sentido, es del interés del MTT mejorar las herramientas de fiscalización disponibles, dado justamente el carácter de aislado de los servicios. Finalmente, tanto la sociedad civil como las autoridades locales reclaman por su falta de incidencia en el devenir de la operación y administración de los servicios.

1. 2. Plan Barcazas Para Chile

Para corregir los problemas presentados anteriormente, el MTT trabaja en generar un nuevo modelo licitatorio para los servicios antes mencionados, considerando contratos de largo plazo, bajo los siguientes pilares:

- **PARTICIPACIÓN CIUDADANA:** Desde el año 2023 se han desarrollado instancias de participación ciudadana asociada a diversos servicios en las Regiones de Valparaíso, Biobío, Los Ríos, Los Lagos, Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo y Magallanes y la Antártica Chilena, con el objetivo de recoger de las comunidades beneficiarias, una evaluación del servicio subsidiado prestado a la fecha de cada consulta, y sus requerimientos de corto y largo plazo. Dichos insumos han sido considerados tanto para la definición de la operación de los servicios, como para ajustar aspectos respecto al flujo de información y de la participación de la sociedad civil e instituciones locales (i.e. Municipalidades) en la gestión de los servicios.
- **EXPERIENCIAS ANTERIORES:** En particular, se considerará la experiencia de la Licitación asociada al contrato Bimodal Palena, ID CAM0020, cuyas Bases fueron tomadas de razón mediante Decreto N° 128 de 2013, modificado mediante Decreto N° 113 de 2015, ambos del MTT, y que consideraron la posibilidad de postular sin contar con las naves necesarias para la

operación, entregando un plazo de 18 meses para su construcción y/o compra una vez aprobado el contrato con el Ministerio; además de considerar un plazo total de contrato de 8 años. Si bien el proceso de implementación del servicio no estuvo exento de inconvenientes, se logró el objetivo de generar mayor competencia y generar un servicio con flota de naves nuevas construidas especialmente para el citado servicio subsidiado. En ese contexto, el nuevo modelo licitatorio considerará los aspectos positivos de esta experiencia.

- **REQUERIMIENTOS DEL MINISTERIO DE HACIENDA:** La Ley N°20.378, en su artículo 7°, indica que, para implementar una vigencia superior a 36 meses en los contratos de servicios subsidiados, se requiere autorización del Ministerio de Hacienda, el que ante consultas al respecto ha condicionado dicha autorización a la implementación de un mecanismo que ajuste el monto de subsidio de acuerdo a la evolución de la demanda del servicio.
- **AJUSTES CONTRACTUALES EN EL MARCO DE LA PANDEMIA:** La situación de Pandemia de alcance global y de público conocimiento, obligó a implementar mejoras en las cláusulas de reajuste de los montos de los subsidios, entre otros ajustes contractuales, cuyo espíritu se recoge de cara a este nuevo esquema licitatorio.

Este plan también considera aquellos servicios prestados ya sea parcial o totalmente con naves Fiscales. Para cada caso se realizarán las adecuaciones respectivas tanto en la vigencia del contrato u otros aspectos, para incorporarlos dentro de este Plan.

2. MODELO ACTUAL DE LICITACIONES

El modelo actual de licitaciones para los servicios de conectividad en modos, marítimo, lacustre y fluvial, consta de un documento que contiene las Bases Administrativas y Técnicas. A continuación, se destacan los principales aspectos de cada una de ellas:

2.1. Bases Administrativas

- a) **Publicación:** Es el primer hito del proceso, no existe un anuncio previo de dicha publicación. En general el único documento que se presenta son las propias Bases. Dicha publicación se realiza a través de la página web www.mtt.gob.cl
- b) **Período de consultas:** En general constituye los primeros 15 días corridos a partir de la publicación. En caso de haber consultas estas son respondidas mediante acto administrativo en la misma página web, por parte de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectiva (en adelante Secretaría Regional o SEREMITT); y en caso de ser necesario se tramita una modificación a las Bases de Licitación, lo cual es avisado también en la página web.
- c) **Período de postulación:** En general se entregan 15 días corridos a partir del aviso en la página web, de que no hubo consultas en el proceso, o bien desde la fecha de publicación de las respuestas a las consultas, o del acto que haya modificado las Bases, en caso que correspondiera. El oferente debe contar con las naves para operar, con su respectiva documentación vigente.
- d) **Apertura de las ofertas.**
- e) **Inspección visual de las naves ofertadas,** cuyos aspectos a revisar dependen de cada servicio, pero en general consideran la medición de la capacidad de carga en metros lineales de las naves.

- f) Evaluación de las ofertas: En general la evaluación considera como principal aspecto a evaluar el monto ofertado, además de otros aspectos como la capacidad de pasajeros, metros lineales y antigüedad de las naves.
- g) Adjudicación de la oferta, mediante acto administrativo.
- h) Presentación de documentos para la contratación, concluyendo con la firma de contrato propiamente tal.
- i) Aprobación del contrato, mediante acto administrativo.
- j) Inicio del servicio, en fecha anunciada mediante carta de inicio.

Las Bases Administrativas también consideran algunos aspectos del contrato que resulta del proceso de licitación, tales como:

- a) Vigencia del contrato: en general se definen en 36 meses, que es el máximo por Ley que el Ministerio puede definir sin requerir autorización del Ministerio de Hacienda.
- b) Término anticipado del contrato.
- c) Modificación del contrato.
- d) Garantía de fiel cumplimiento del contrato.
- e) Pagos.
- f) Proceso de facturación.

2.2. Bases Técnicas

Las Bases Técnicas contienen los aspectos que definen la operación del servicio, tales como:

- Características del servicio:
 - o Itinerarios y frecuencias.
 - o Características de las naves requeridas.
 - o Condiciones y aspectos generales para la prestación del servicio.
 - o Tarifas.
- Proceso de modificación, reemplazo e incorporación de naves.
- Información del servicio: entrega de estadísticas de viaje y pasajeros, posibilidad del MTT de establecer instalación de sistemas tecnológicos para contar con información sobre la prestación de los servicios.
- Supervisión del contrato: MTT a través de contraparte técnica MTT. Facultades fiscalizadoras de DTPR y Programa de Fiscalización del MTT, lo que no obsta al ejercicio de la facultad fiscalizadora de otras instituciones en el ámbito de su competencia.
- Incumplimientos y sanciones.
- Montos de subsidios y descuentos.
- Reajustes de tarifas, montos de subsidios y descuentos.

- Seguros.
- Información a los usuarios.

La mayor parte de la información relevante respecto a la operación del servicio se detalla en un Anexo de las Bases que se denomina "Información por servicio".

3. NUEVO PROCESO DE LICITACIÓN PÚBLICA

El Plan Barcazas Para Chile considera la implementación de un nuevo modelo de Licitación, que considera de forma previa y como insumo para la generación de las Bases de Licitación, mayor participación tanto de las comunidades beneficiarias de los servicios, como de la Industria Naviera y otros actores interesados.

- Cada licitación bajo este nuevo modelo Licitatorio, vinculada a los servicios mencionados anteriormente en este documento, contará con un proceso inicial de participación ciudadana, de acuerdo a lo detallado en el punto 1.2 de este documento.
- Adicionalmente, para cada Licitación en cuestión, se generará al menos uno de los siguientes procesos:
 - a. Consulta al Mercado: Mediante publicación en página web, se presentan ideas a nivel conceptual, respecto a aspectos administrativos y/o de operación para un servicio determinado, donde se invita a la industria a contestar un cuestionario respecto a dichos aspectos, con el fin de contar con opiniones respecto a la aplicabilidad técnica y práctica de las mismas.
 - b. Publicación de Contenidos Esenciales: Mediante publicación en página web, se presenta con mayor detalle los aspectos administrativos y técnicos que se pretenden aplicar en uno o más procesos licitatorios. En este proceso, la Industria podrá presentar comentarios de forma abierta respecto a cualquier punto del documento.

Es importante destacar que el nuevo modelo licitatorio no aumenta la rentabilidad del negocio, sino que la asegura por un mayor período de tiempo, junto con incorporar mecanismos que limiten las fluctuaciones de demanda o de costos del servicio, limitando el nivel de riesgo para el operador, pero también limitando el riesgo de sobreestimar el monto de subsidio para el Estado. A continuación, se indicarán los principales cambios que se consideran para las Bases Administrativas y Técnicas.

3.1. Cambios en Bases Administrativas

a) Publicación:

- En primer lugar, ya no constituye el primer hito de sociabilización del proceso, lo que se espera contribuya a una mayor planificación por parte de potenciales interesados en postular.
- Junto a las Bases, se publicará información adicional de referencia; al menos las estadísticas disponibles del último año de operación del servicio, un plano de referencia del servicio y condiciones de la infraestructura portuaria existente.

b) Período de consultas: En general constituye los primeros 15 días corridos a partir de la publicación. En caso de haber consultas se contesta mediante acto administrativo en la misma página web; y en caso de ser necesario se tramita una modificación de Bases, lo cual es avisado también en la página web.

²En el mismo espíritu del proceso licitatorio del contrato Bimodal Palena, ID CAM0020, Bases aprobadas mediante Decreto N°128/2023, modificado mediante Decreto N°113/2016, ambos del MTT.

³Dado que el Plan fue dado a conocer al Mercado Naviero en 2023.

c) Período y condiciones para la postulación:

- El período de postulación se aumentará a 60 días corridos, para permitir a potenciales interesados analizar en profundidad los aspectos, operacionales, legales, de inversión y rentabilidad, entre otros.
- Se podrá postular a las licitaciones sin contar con las embarcaciones requeridas. En caso de ser contratado, el operador tendrá 24 meses para construir o comprar las naves requeridas² (de acuerdo a lo que haya comprometido en su oferta), so pena de cobro de garantía en caso de incumplimiento. Con lo anterior se espera aumentar la cantidad de potenciales oferentes.

- o En caso de postular con esta condición, se requerirá una segunda boleta de garantía, del mismo monto que la garantía que se requerirá para todos los postulantes por concepto de seriedad de la oferta.

d) Se explicita que el proceso de inspección visual de embarcaciones previo a la evaluación, excluye a las naves por comprar o construir.

e) Evaluación de las ofertas:

- Las variables de evaluación a considerar serán los siguientes:

- o Año de construcción de las embarcaciones.

- o Monto de subsidio.

- o Capacidad de la carga/pasajeros.

- o Irreprochable conducta anterior.

- o Presentación formal de ofertas.

- Los principales cambios considerados en el nuevo modelo licitatorio son los siguientes:

- o Se otorgará mayor puntaje a postulaciones que provean naves nuevas (de año de fabricación 2023³ o posterior).

- o Se incorporará un puntaje por irreprochable conducta anterior, que considerará, al menos, los desistimientos de ofertas o renunciaciones a adjudicaciones, y las caducidades de contrato ocurridas durante los 36 meses previos al plazo de presentación de ofertas.

f) Una vez aprobado el contrato mediante acto administrativo, y en el caso que el operador contratado haya postulado con naves por construir/comprar, se genera un proceso adicional al del actual modelo licitatorio:

- El operador tendrá un plazo de 24 meses para construir/comprar la(s) nave(s) asociadas al contrato y concretar la obtención de los documentos necesarios para su operación. En la siguiente tabla se presentan los principales hitos del proceso

HITO

PLAZO MÁXIMO (Todos los plazos de la presente tabla se consideran a partir de la fecha de inicio del contrato)

Reunión de presentación del operador:

El operador deberá realizar una presentación, donde detalle los principales hitos asociados a la compra o construcción de naves que realizará.

El operador deberá solicitar la reunión, a través de correo, enviado a la dirección electrónica que se defina para tal efecto en un plazo máximo de 30 días.

Entrega de antecedentes:

El operador deberá presentar antecedentes que acrediten el estado de avance en la compra o construcción de las naves, y que éstas se ajusten a la oferta técnica realizada. Todos los antecedentes entregados deben venir en idioma español.

Se deberán enviar antecedentes al menos cada 3 meses.

El Ministerio se reserva el derecho a solicitar información adicional en cualquier momento, la que deberá ser respondida por el operador en un plazo máximo de 5 días hábiles.

Reuniones:

El Ministerio podrá solicitar, con una anticipación mínima de 3 días hábiles, una reunión para que el contratado explique el estado de avance en la compra o construcción de las naves, la que podrá ser presencial o virtual, y que será de asistencia obligatoria para el contratado.

A solicitud del Ministerio

Inicio de trámites para matricular las naves:

El operador deberá entregar copia de documento emitido por la Autoridad Marítima, que acredite el inicio de los trámites para la matrícula de la nave al nuevo propietario.

18 meses.

Presentación de la totalidad de antecedentes de las naves.

- El cumplimiento del plazo implica que todos los documentos deben estar correctamente emitidos y vigentes a la fecha indicada.
- El MTT tiene 05 días hábiles para emitir observaciones a los documentos. El operador debe considerar tiempo para corrección de potenciales observaciones a los documentos.

15 días corridos antes del cumplimiento de los 24 meses.

Inicio de operación del servicio con la(s) embarcación(es) que debe(n) ser incorporada(s) una vez iniciada la operación del servicio; según corresponda.

24 meses.

Prórrogas a los plazos de inicio de trámites para matricular las naves, para la presentación de la totalidad de antecedentes de las naves, o para el inicio de operación del servicio planteados anteriormente.

Dichos plazos podrán ser prorrogados por motivos fundados, mediante acto administrativo del Ministerio.

En cualquier caso, el plazo máximo para el inicio del servicio, considerando prórroga(s), es de 36 meses.

La vigencia total del contrato no se verá afectada en forma alguna por la prórroga de alguno de estos plazos.

⁴Lo anterior, sujeto a aprobación del Ministerio de Hacienda, en el marco de la Ley N°20.378.

⁵Lo anterior, sujeto a aprobación del Ministerio de Hacienda, en el marco de la Ley N°20.378.

g) Vigencia del contrato: Se aumentará la vigencia de estos contratos, pasando de 36 meses, a un rango de 5 a 12 años⁴, dependiendo de las características del servicio, la cantidad de naves requeridas (es decir, la inversión asociada), entre otros factores. Lo anterior, permitirá a potenciales oferentes interesados un mayor plazo para poder rentabilizar la inversión inicial.

Para este servicio en particular, la vigencia del contrato es de 12 años⁵, el que incluye el plazo para la construcción/compra de naves.

h) Término anticipado del contrato: Se incluye dentro de las causales para el término anticipado del contrato las siguientes:

- Incumplimiento del plazo para presentación de antecedentes que acrediten la compra o construcción de las naves, en el caso que se haya postulado con naves por adquirir, definido en el punto "Plazo para el inicio del servicio" de las Bases.
- No disponer de la(s) nave(s) comprometidas en su oferta en condiciones para dar inicio de la operación del servicio, dentro del plazo establecido en las Bases de Licitación, y cumpliendo con los requerimientos definidos para ello.

i) Pagos: junto a todos los pagos por subsidio mensual, viajes adicionales, de emergencia, elecciones, u otros que se pudiesen considerar en cada servicio y que son usuales en los servicios, se considerarán de forma estándar en las distintas Bases los siguientes pagos adicionales

- Pago por extensión de los servicios: Se establece la opción que, ante situaciones excepcionales, de acuerdo a lo que se defina para cada servicio, el MTT, a través de la Secretaría Regional o Contraparte Técnica MTT, podrá solicitar al operador la extensión de los servicios regulares considerados en el servicio, hacia rutas distintas al itinerario habitual con un pago por dicha extensión; lo anterior condicionado a que el operador posea los permisos para la operación alternativa antes planteada.
- Mecanismo de ajuste de subsidio por menores/mayores ingresos a los proyectados, que busca ir actualizando el monto de subsidio, de acuerdo a la demanda real del servicio. Lo anterior es necesario ante la vigencia que se pretende para estos contratos, además de corresponder a una exigencia previa del Ministerio de Hacienda para aprobar mayores plazos en la vigencia de los contratos. En el punto 4.12 de este documento se muestra el mecanismo propuesto para el contrato ID CAM0018.
- Pago por calidad de atención a las personas usuarias del servicio: El Ministerio podrá crear un indicador de calidad de atención a las personas usuarias que mida el estándar de calidad de servicio definido para el servicio, mediante acto administrativo. Para lo anterior, el Ministerio, además de las fiscalizaciones realizadas por parte del Programa Nacional de Fiscalización, podrá realizar fiscalizaciones aleatorias e incógnitas, así como encuestas o instrumentos similares que permitan recabar de manera estructurada y consolidada la opinión de los beneficiarios del servicio; todo lo anterior con el objetivo de evaluar los criterios que se definan para tales efectos. Este indicador podrá incorporar un pago adicional al monto de subsidio mensual, que podrá ser definido en tramos de acuerdo al nivel de cumplimiento de las metas que se definan en la metodología antes mencionada. Este pago no podrá superar al 5% mensual del subsidio; y podrá implicar un descuento en el subsidio de hasta un 2% mensual en caso que el estándar de operación esté bajo un umbral definido en la metodología antes señalada.

⁶En el presente caso se refiere al servicio ID CAM0018.

3.2. Cambios en Bases Técnicas

Los cambios que se detallan a continuación, estarán considerados al menos para todas las licitaciones que consideren exclusivamente naves que son provistas por el operador contratado para su operación:

- Proceso de modificación, reemplazo e incorporación de naves:
 - Se incluye la posibilidad de que el MTT solicite la incorporación de naves adicionales en la ruta, ya sea de forma permanente o por períodos de tiempo, a través de contratos complementarios. El operador del servicio ya operando en la zona en cuestión⁶ tendrá prioridad para dicho contrato, y en caso que éste no acepte la suscripción, el Ministerio podrá contratar el servicio a terceros operadores. Cualquier efecto de dicho contrato complementario en el equilibrio económico del contrato, se tratará mediante el mecanismo de ajuste de subsidio por menores/mayores ingresos a los proyectados que se menciona en este documento.
 - Se norma la obligación de disponer de forma inmediata de una embarcación de reemplazo ante procedimientos de carena y overhaul de las naves del servicio.
- Información del servicio:
 - Se establece la opción de que el MTT podrá generar un instrumento para la carga de la estadística mensual por parte del operador.
 - También se establece que el contratado deberá entregar información estadística adicional, respecto a la cantidad de pasajes vendidos, de acuerdo a la periodicidad, formato y condiciones establecidos en el Anexo N°2 del presente documento. Dicha información será considerada para efectos del mecanismo de compensación por menores ingresos a los proyectados.
 - Se incorporará mayor nivel de tecnología al control del servicio, con el uso de GPS (o su equivalente a nivel satelital) para determinar el nivel de cumplimiento del servicio.
 - Se establece la opción de que el MTT podrá desarrollar una plataforma de ticketing de uso obligatorio para la venta y reserva de pasajes. Este deberá ser usado para la venta al acceso de la nave, en su interior o cualquier otro método de venta. Para lo anterior, se obligará la implementación de internet en rampas y/o naves, que permita la implementación antes indicada.
- Incumplimientos y sanciones:
 - Se incluye una sanción de caducidad de contrato por operar con un número menor de naves a las establecidas en el contrato respectivo, teniendo en consideración la naturaleza del evento que da origen al potencial incumplimiento, y eventuales medidas de contingencia.
 - Se establecen sanciones por la no presentación de la totalidad de documentos de antecedentes de las naves, para el caso de postulación con naves por comprar/construir. Sobre el mismo tema también se establecen sanciones por atrasos en la presentación de los antecedentes que acrediten el estado de avance de la construcción de naves.
 - Se establecen sanciones por no entrega de información respecto de pasajes vendidos.

- Montos de subsidios y descuentos:
 - Los montos de subsidio, y otros pagos adicionales considerados en el contrato respectivo, se pagarán en Unidades de Fomento, con el valor correspondiente al último día del mes de operación que corresponda facturar.
- Reajustes de tarifas, montos de subsidios y descuentos.
 - Al inicio del contrato, se efectuará, al monto de subsidio mensual, un reajuste por precio petróleo entre la fecha de postulación y la de inicio del servicio.
 - Reajuste por variación precio petróleo, cada mes de enero.
 - Reajuste ante variaciones en el precio del petróleo de $\pm 20\%$ valor promedio en el mes inicio de contrato.
- Gobernanza del servicio:
 - Se propondrá a los municipios involucrados en cada contrato, la suscripción de un Convenio con la Subsecretaría de Transportes, en cuyo caso, dichas instituciones podrán, al menos:
 - > Nombrar una Contraparte Técnica Municipal, con la Secretaría Regional, la cual actuará de enlace oficial entre el Municipio y el resto de actores técnicos asociados a la operación del contrato.
 - > Podrá recepcionar y derivar a la Secretaría Regional quejas/reclamos de los usuarios, en su representación, y recabar y/o aportar antecedentes, en el marco de sus facultades.
 - Se deberán realizar reuniones al menos semestralmente, en las que participe el operador, la Contraparte Técnica Municipal, la Secretaría Regional, y se invite con al menos 07 días de anticipación al Municipio y actores de la comunidad civil, con el objeto de levantar, al menos, los principales problemas que tenga el servicio, y desafíos para los meses siguientes; junto con informar las mantenciones programadas de las naves asociadas al contrato. Lo anterior para actuar de forma proactiva en la detección de brechas de calidad de servicio, y su solución.
 - El operador deberá designar una "Contraparte Técnica Operativa y Administrativa", quien(es) será(n) el(los) responsable(s) de la relación diaria con la Contraparte Técnica del MTT.

4. REQUERIMIENTOS OPERACIONALES PARA LICITACIÓN CAM0018

Las Bases de Licitación del servicio ID CAM0018, tramo Chulchuy - Huicha considerarán las siguientes condiciones de operación particular, en el marco de lo puesto en los puntos previos:

4.1. Itinerarios y frecuencias

El servicio se prestará con las frecuencias mínimas diarias (los 7 días de la semana, de forma ininterrumpida durante el año, incluyendo feriados) que se señalan en el siguiente itinerario, considerando para ello las siguientes fechas asociadas a la definición de temporada normal y alta:

- a) Temporada normal: del 01 de abril al 30 de septiembre (ambas fechas incluidas): 101 viajes redondos diarios.
- b) Temporada Alta: 01 de octubre al 31 de marzo (ambas fechas incluidas): 106 viajes redondos diarios.

4.2. Viajes de emergencia

Hasta 30 viajes de emergencia mensual, no acumulables mensual ni anualmente.

4.3. Viajes adicionales

Se considerará la opción de realizar viajes redondos adicionales, para la Ruta Chulchuy – Huicha, entre las 22:00 y las 07:00, con un máximo de 05 viajes redondos diarios.

Se entenderá como viaje adicional, el viaje de ida y retorno para la Ruta (viaje redondo), y dichos viajes serán para todo pasajero/vehículo y contarán con las mismas tarifas de un viaje regular de itinerario.

4.4. Viajes de extensión de los servicios

La Secretaría Regional podrá solicitar al operador la extensión de los servicios regulares considerados en el presente servicio, hacia rutas distintas de las definidas en el servicio, dentro de la Región de Los Lagos. Lo anterior, en los siguientes casos:

- i) En caso que se declare algún estado de excepción constitucional dentro de la Región de Los Lagos; la Secretaría Regional podrá requerir al operador que una de las naves que opera el servicio ID CAM0018 opere en una ruta distinta, en tanto sea utilizada para prestar apoyo a la conectividad en la zona directamente afectada. Lo anterior por el plazo asociado al estado de excepción constitucional antes señalado.
- ii) En caso que alguno de los servicios de transporte subsidiado por el Ministerio, en modalidad marítima, que operan en las provincias de Chiloé y/o Palena, se encuentre operando con una cantidad menor de naves a las definidas en su respectivo contrato por más de 03 días corridos, y no exista comunicación del operador de dicho contrato respecto a una fecha de reposición de la embarcación; la Secretaría Regional podrá requerir al operador que una de las naves que opera el servicio ID CAM0018 opere en dicha ruta. Lo anterior por un plazo máximo de 15 días, prorrogable por 15 días adicionales. Cabe destacar que la implementación por parte de esta medida por parte del Ministerio, no eximirá al respectivo operador del proceso sancionatorio y eventuales sanciones que considere su respectivo contrato.

No se pagarán viajes de extensión de los servicios en casos distintos a los antes señalados. En caso alguno, podrá requerirse que más de una embarcación realice una extensión del servicio, en los términos antes planteados, de forma simultánea.

La distancia en millas náuticas entre los distintos puntos deberá ser respaldadas mediante documento emitido por la Autoridad Marítima. El itinerario completo de la nave durante el período que preste extensión de los servicios, deberá ser entregado por el operador a la Contraparte Técnica MTT, para su revisión. La contraparte Técnica MTT podrá solicitar antecedentes adicionales al operador o a terceras instituciones para corroborar la veracidad de la operación presentada. En caso que no se presenten los respaldos suficientes, no se pagará por la operación en cuestión.

Adicionalmente al pago correspondiente por la realización de viajes de extensión de los servicios, corresponderán realizar los descuentos asociados a la menor cantidad de frecuencias y a la menor capacidad del servicio, todo lo anterior en el marco de las normas que se establezcan en las Bases respectivas para realizar dichos cálculos.

⁷En este caso, el plazo deberá ser justificado en el acto administrativo que autoriza la modificación en cuestión.

4.5. Modificación de horarios de operación

En las mismas condiciones actuales de los contratos que suscribe el MTT.

4.6. Modificación de condiciones de operación del servicio

Exclusivamente en el caso que exista una situación objetiva (Estado de Excepción Constitucional, desastres naturales), debidamente justificada por la Contraparte Técnica MTT, que impida el normal funcionamiento del servicio en las condiciones de operación definidas en el contrato, tanto en términos de itinerarios y frecuencia como de las condiciones de las naves (cantidad de naves, capacidad de pasajeros y carga/metros lineales y características de las mismas), la Secretaría Regional Ministerial podrá autorizar la modificación de dichas condiciones, por el plazo asociado al estado de excepción constitucional, o por un plazo máximo de 90 días, prorrogables por hasta 90 días adicionales en el caso de desastre nacional⁷. El o los reemplazos antes señalados deberán cumplir todas las exigencias que señalen las Bases de Licitación para tal acto, y en caso de que impliquen una disminución de la capacidad de carga y/o pasajeros, el pago de subsidio se verá modificado de acuerdo a lo que indiquen las Bases de Licitación. Así mismo, en caso de disminución de frecuencias diarias, se realizarán los descuentos correspondientes.

4.7. Gratuidad de tarifas en servicios prestados en días de elecciones y/o plebiscitos

Para el caso de la operación del servicio realizada en días de elecciones municipales, del órgano ejecutivo del gobierno regional, parlamentarias, primarias para nominación de candidatos a Presidente de la República y presidenciales, así como plebiscitos de alcance nacional, el Secretario Regional podrá establecer la gratuidad de las siguientes tarifas del servicio:

>Autos/camionetas, y furgón hasta 5,5 metros.

>Buses de transporte público de pasajeros.

>Motos, motonetas y bicicletas.

Para lo anterior, el Secretario Regional deberá informar al operador la aplicación de la gratuidad antes señalada, con al menos 5 días de anticipación.

En caso que se establezca la gratuidad antes señalada, el operador recibirá un subsidio adicional, equivalente al ingreso que dejó de percibir por la aplicación de la medida, es decir, la cantidad de cada tipo de usuario/vehículo transportado, multiplicado por la respectiva tarifa vigente a la fecha del viaje. El cálculo antes señalado considerará la información estadística que el operador debe entregar en el contexto de las Bases (para el caso de Buses de transporte público, deberá separar estos vehículos del resto de aquellos transportados en la categoría "metro lineal", en los días que se aplique gratuidad), con la cual se puede determinar el monto del subsidio adicional.

4.8. Viajes especiales

En las mismas condiciones actuales del actual contrato.

4.9. Tarifas del servicio

El tarifario para el transporte de pasajeros y carga, deberá respetar la estructura de categorías establecidas en la siguiente tabla:

| Categoría | Tarifa |
|---|---------------|
| Pasajeros | |
| Bicicleta | |
| Motos y Motonetas | |
| Autos, Camionetas y furgón hasta 5,5 metros | |
| Bus de Transporte Público y Transporte Escolar (1) | |
| Metro lineal Vehículo (otros vehículos) (2) | |
| Metro lineal Vehículo (camiones) | |
| Viajes Especial Dentro Itinerario (3) | |
| Vehículos de emergencia (Servicios de Salud, Bomberos, Carabineros, CONAF, Autoridad Marítima y SENAPRED), en procedimiento de emergencia | |

- (1) Tarifa aplica a buses de transporte público de pasajeros y de transporte escolar contratados y/o financiados por el Ministerio, que operan dentro de la Isla Lemuy. Además, dichos buses tendrán prioridad de embarque de vehículos en las naves.
- (2) Aplica para vehículos no definidos en otras categorías del tarifario.
- (3) La tarifa corresponde al monto a pagar por un viaje por sentido (ida o vuelta), en los horarios que se indicarán para tal efecto en las Bases de Licitación, pudiendo trasladarse a más de un vehículo por dicha tarifa, siempre que cumpla las condiciones de seguridad. (No se deberá cobrar por vehículo).

El operador no podrá cobrar a los pasajeros ni establecer ninguna otra tarifa que no esté establecida en el contrato, en el ámbito de aplicación del servicio establecido en el contrato. Las tarifas del servicio serán definidas al menos 15 días previo al inicio de la operación del servicio, de acuerdo a lo siguiente:

- A. Se tomará como base el cálculo del tarifario que se encuentre vigente, para el contrato financiado por el Ministerio operando en el tramo Chulchuy - Huicha, ID CAM0018.
- B. Dicho tarifario será reajustado, considerando la variación del Índice de Precios al consumidor (IPC) en base a los índices entregados por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) en su página web www.ine.cl, para el mes anterior al de cálculo del tarifario antes señalado y para el mes anterior al del inicio del servicio.

Dicho tarifario deberá ser comunicado a los usuarios al menos siete (07) días corridos antes de su aplicación, mediante avisos por radio local y/o redes sociales y/o página web.

4.10. Condiciones de las naves requeridas para la operación del servicio

Las naves que presten el servicio deberán ser de matrícula y nacionalidad chilena y dar cumplimiento al Decreto Ley N° 2.222, Ley de Navegación.

Para la prestación del servicio en el tramo Chulchuy - Huicha, se requieren embarcaciones con las siguientes características:

| Tipo de Nave | Tipo Transbordador |
|--|---|
| Número de naves | 3 naves |
| Arqueo Bruto | Nave 1: Nave mayor (igual o mayor a 100 AB) Nave 2: Nave mayor (igual o mayor a 100 AB) Nave 3: Nave menor (mayor a 25 y menor a 100) |
| Antigüedad máxima (año de construcción) de cada nave | Nave 1: Máximo 10 años de antigüedad. Nave 2: Máximo 10 años de antigüedad. Nave 3: Máximo 10 años de antigüedad. Nota: Para efectos exclusivos de la evaluación de las ofertas en el contexto de las Bases, una nave por adquirir que considere la construcción de la misma, será identificada con año de construcción 2023. |
| Capacidad mínima de carga de cada nave | Nave 1: Mínimo 100 metros lineales. Nave 2: Mínimo 100 metros lineales. Nave 3: Mínimo 50 metros lineales. |
| Capacidad mínima de pasajeros de cada nave | Nave 1: Mínimo 100 pasajeros. Nave 2: Mínimo 100 pasajeros. Nave 3: Mínimo 50 pasajeros. |
| Capacidad mínima asientos de cada nave (sala de pasajeros) | Nave 1: Mínimo asientos para 30 pasajeros. Nave 2: Mínimo asientos para 30 pasajeros. Nave 3: Mínimo asientos para 10 pasajeros. |
| Otras características | <ul style="list-style-type: none">• Las naves deben tener doble portalón.• Todas las naves deben contar con al menos dos baños con accesibilidad universal.• Para todas las naves, el acceso a la sala de pasajeros deberá contar con accesibilidad universal. |

En caso de incumplimiento de alguno de los requisitos antes descritos, para cualquiera de las embarcaciones presentadas ya sea en temporada normal como alta, la oferta será declarada inadmisibile.

4.11. Condiciones y aspectos generales para la prestación del servicio

A partir del inicio del servicio, y durante toda la ejecución del contrato, se deben cumplir los siguientes requisitos:

- i. Los vehículos de emergencia (en el contexto de un traslado para la atención de una emergencia) y otros vehículos que requieran priorización (esto último con autorización expresa de la contraparte técnica MTT), así como los buses que realicen transporte público de pasajeros y los buses de transporte escolar, tendrán prioridad de embarque de vehículos en las naves.
- ii. Difusión del servicio y/o avisos de suspensión o recuperación de viajes, por radio local y/o página web y/o redes sociales.
- iii. Las embarcaciones deberán contar con accesos, espacio señalizado y habilitado para personas con movilidad reducida.
- iv. Antes de iniciar el servicio, las naves deberán contar con matrícula vigente, otorgado por la autoridad marítima Chilena, y mantener en forma permanente las condiciones habilitantes para la prestación del servicio, especialmente en cuanto a capacidad, disponibilidad y seguridad en el transporte de carga y usuarios, dando cumplimiento además a las disposiciones reglamentarias vigentes en la Legislación Marítima.
- v. La embarcación deberá contar a lo menos con la cantidad de chalecos salvavidas establecida por la Autoridad Marítima. El operador de las embarcaciones deberá asegurarse de que todos los pasajeros utilicen su chaleco salvavidas. El uso del chaleco salvavidas durante el viaje es obligatorio para todas las personas. Además, deberá contar con balsa salvavidas o certificado de exención, según corresponda.
- vi. El operador debe velar porque las embarcaciones cumplan permanentemente con todas las disposiciones legales y reglamentarias respecto al medio ambiente, higiene y seguridad. En especial, deberá preocuparse por mantener condiciones de orden, aseo y prevención de riesgos y adoptar todas las medidas necesarias para evitar cualquier daño o perjuicio.
- vii. El operador será el único responsable de todo daño o perjuicio, de cualquier naturaleza que, con motivo de la operación del contrato, se cause a terceros y a su propiedad, al personal y embarcaciones, o al medio ambiente, en todo aquel perjuicio que genere el servicio de transporte marítimo, que el seguro requerido para la operación no cubra.
- viii. El operador debe mantener vigente las certificaciones necesarias para las embarcaciones emitidas por la autoridad marítima pertinente.
- ix. Se deberá coordinar y programar el ingreso y egreso de carga a las naves, resguardando la integridad física de los usuarios y vehículos, implementando procedimientos de gestión que permitan el acceso, ordenamiento de vehículos y egresos de ellos de manera fluida.
- x. No se podrá tener un trato discriminatorio con los usuarios del servicio, en el marco de las regulaciones del presente contrato y de la normativa vigente.
- xi. El contratado será responsable por los daños y deterioros del equipaje de los usuarios que se originen como consecuencia de una prestación asociada al servicio.

⁸Para el primer y último mes de operación, se considera la respectiva fracción de días de operación en la que la misma se encuentra vigente según el contrato.

- xii. El contratado además, deberá mantener informados a los usuarios, cuando durante el viaje se produzcan demoras por mal tiempo u otra causa de fuerza mayor. La información se entregará en forma auditiva y visual.
- xiii. En el ámbito de la accesibilidad universal, el operador deberá cumplir con lo dispuesto en el Decreto N°142 de 2010, del Ministerio de Desarrollo Social, en lo referente a transporte marítimo de pasajeros.

4.12. Mecanismo de compensación/ajuste de subsidio por menores/mayores ingresos a los proyectados

En base a la información de demanda asociada al servicio, el Ministerio calculará el valor de ingresos reales del servicio para cada mes.

Luego, para cada mes de contrato, el Ministerio calculará un monto de compensación/ajuste por menores/mayores ingresos a los proyectados en el mes i^8 , denominado C_i , de acuerdo a lo siguiente:

$$C_i = \left(S_i \times \frac{V_i}{I_i} \right) - R_i$$

Donde:

C_i = Compensación/ajuste por menores/mayores ingresos a los proyectados para el mes i .

S_i = Valor esperado de ingresos para el mes i , considerando únicamente la operación subsidiada regular en la ruta Chulchuy – Huicha.

R_i = Valor real de ingresos para el mes i , considerando únicamente la operación subsidiada regular en la ruta Chulchuy – Huicha.

V_i = Viajes redondos realizados por el servicio para el mes i , considerando únicamente la operación subsidiada regular en la ruta Chulchuy – Huicha.

I_i = Total de viajes redondos considerados por itinerario para el servicio (Ruta Chulchuy – Huicha) para el mes i . Se descuentan de este total aquellos viajes que no se pudieran realizar por fuerza mayor o caso fortuito. Se suman a este valor, los viajes recuperados de meses anteriores en las condiciones detalladas para tal efecto en el presente documento.

Cabe destacar que el objetivo del factor $\left(S_i \times \frac{V_i}{I_i} \right)$, es ponderar el valor esperado de los ingresos, por la proporción efectiva de viajes realizados en el mes, respecto de aquellos que correspondía realizar por contrato.

Para el caso que el servicio sea operado con menos naves de las consideradas por contrato o por naves de menor capacidad respecto a las titulares del servicio, el

cálculo del factor $\left(S_i \times \frac{V_i}{I_i} \right)$ deberá considerar adicionalmente lo siguiente, durante el período en que ocurra dicha situación:

- El valor S_i se multiplicará por la proporción que entregue la fórmula considerada en la cláusula asociada al reemplazo de naves en las Bases de Licitación, considerando la nave que no está operando o que haya sido reemplazada.
- Los valores de V_i e I_i , deberán considerar exclusivamente los valores definidos para las naves del operador que continúan en operación. En particular, si el Ministerio incorpora una nave de reemplazo en la ruta, el valor de I_i quedará limitado al valor de V_i en dicho período.
- En caso que, por motivos de mejora de servicio, el operador aumente la oferta del servicio ya sea mediante la modificación de naves o la incorporación por parte del operador, se ajustará el factor para aumentar los ingresos esperados, en proporción a la mejora en capacidad.

Se destaca que, en línea con lo señalado en las definiciones de los términos asociados a la fórmula de compensación/ajuste antes descrita, solo se consideran para este efecto la operación subsidiada regular en la ruta Chulchuy – Huicha, es decir, quedando potenciales viajes de emergencia, adicionales, y/o extensiones, dada justamente su naturaleza potencial, excluidos tanto del análisis de ingresos como de potenciales compensaciones.

Los valores S_i para cada mes i , se definirán dentro de las Bases de Licitación

Una vez cumplido el primer año de operación desde el inicio del servicio (el primer y último mes se contarán como tal no importando si se operó dicho mes completo o una fracción del mismo), y posteriormente año, el Ministerio calculará el monto a compensar/ajustar para el siguiente año, para lo cual en primer lugar determinará un valor denominado P_s , que corresponde a la proporción de la suma a compensar durante el período de seis meses considerados, respecto al total de ingresos esperados en el mismo período, ponderando dicho valor esperado por la proporción efectiva de viajes realizados, respecto de aquellos que correspondía realizar por contrato. Es decir, P_s se define con la siguiente fórmula:

$$P_s = \frac{\sum_i C_i}{\sum_i \left(S_i \times \frac{V_i}{I_i} \right)}$$

Donde los valores de C_i , S_i , I_i y V_i son los mencionados anteriormente.

Finalmente, se calculará el monto a compensar o ajustar en el subsidio mensual durante el próximo año de operación del servicio.

Para lo anterior, se ha considerado pertinente definir una banda para el valor P_s , de $\pm 10\%$ en la que no se altere el valor del subsidio mensual para el siguiente período. Es decir, si la proporción entre la suma a compensar/ajustar durante el período considerado, respecto al total de ingresos esperados en el mismo período (ponderando este último valor esperado por la proporción efectiva de viajes realizados, respecto de aquellos que correspondía realizar por contrato), es mayor o igual a $-0,1$ y menor o igual a $0,1$, entonces no se realizará ningún ajuste en el monto de subsidio en el siguiente año. En caso contrario, se realizará un aumento o disminución, promediando la suma a compensar durante el período considerado.

En conclusión, el monto de aumento/descuento al subsidio mensual se calculará en función de la hipótesis que se cumpla, del listado que se define a continuación.

| Valor de P_s | Monto de aumento/descuento al subsidio mensual |
|--------------------------|---|
| $-0,1 \leq P_s \leq 0,1$ | 0 (cero) |
| $P_s < -0,1$ | Aumento mensual de $\frac{(\sum_i c_i)}{6}$ Unidades de Fomento |
| $P_s > 0,1$ | Disminución mensual de $\frac{(\sum_i c_i)}{6}$ Unidades de Fomento |

Dicho monto será pagado o descontado, según corresponda, por el Ministerio al operador, en el marco de la facturación del próximo año de operación a los utilizados para realizar el cálculo del factor.

En caso que el último período del contrato no corresponda a un año completo, se realizarán los cálculos de la misma manera antes señalada, haciendo las adecuaciones que correspondan de acuerdo al número de meses que estén incluidos en dicho período.

Todos los montos antes señalados en este punto, incluyen impuestos.

En caso de que el operador no haya entregado a disposición del Ministerio, la información señalada en el primer párrafo de este punto del documento, al momento que corresponda realizar el cálculo del monto compensación, corresponderá el inicio de un proceso administrativo en los términos que indiquen las Bases de la hipótesis que se cumpla, del listado que se define a continuación.

4.13. Calidad de atención a las personas usuarias del servicio

Se define el estándar de calidad de servicio, como el nivel de desempeño del servicio, conformado por un conjunto de elementos orientados a la experiencia de viaje segura y adecuada de los pasajeros y las pasajeras. Dentro de estos elementos se consideran:

- i. El adecuado cumplimiento del plan preventivo de mantenciones definido para el presente servicio.
- ii. El cumplimiento de los horarios nocturnos del servicio.
- iii. Calidad de la información a las personas usuarias, con énfasis en aquella asociada a difusión del servicio y/o avisos de suspensión o recuperación de viajes.
- iv. El trato respetuoso a pasajeros y pasajeras.
- v. Respuestas y/o medidas adoptadas frente a reclamos de personas usuarias.
- vi. El cumplimiento de la normativa sobre cobro de tarifa.

En general, cualquier otra conducta que –dentro del contexto de estas bases- pudiera afectar la experiencia de viaje de las pasajeras y pasajeros.

El Ministerio deberá realizar (directamente o contratando servicios ad-hoc) al menos una encuesta o instrumento similar cada 12 meses de operación del servicio, con el objeto de recabar antecedentes respecto a los elementos antes mencionados.

4.14 Subsidio adicional por extensión de los servicios

El subsidio máximo a otorgar por la extensión de los servicios, debidamente autorizados y acreditados ante la Secretaría Regional, corresponderá a un valor por milla náutica recorrida determinado en las Bases, más el pago de los gastos portuarios adicionales en que se incurran.

4.15 Duración del contrato

| SERVICIO | VIGENCIA |
|----------|---|
| CAM0018 | 12 años (incluye el plazo de construcción de naves) |

4.16. Consideraciones Adicionales

Al momento de la publicación de las Bases, el Ministerio podrá modificar las condiciones de operación señaladas precedentemente, en base a los comentarios que se reciban a partir de la publicación de estos contenidos esenciales, o de alguna otra consideración; a objeto de propender a introducir mejoras en la prestación del servicio.

ANEXO 1: INFORMACIÓN DE VENTA DE BOLETOS

El contratado deberá entregar un archivo digital, con información estadística respecto a la cantidad de pasajes vendidos, teniendo en consideración lo siguiente:

- a) En esta estructura se deberá registrar el registro de cada boleto vendido y utilizado por cada embarcación y zarpe. El archivo debe ser entregado en formato .CSV, individualizado por contrato y solo debe contener la información de aquellas embarcaciones que estén incluidas para la operación del presente servicio. El contenido y formato de esta estructura se presenta a continuación.

| Campo | Tipo | Largo/ Precisión | Posición | Descripción | Unidad | Ejemplo | Validación |
|----------------------------|---------------|---------------------|----------|---|--------|---------------------------|--|
| RUT Operador de Transporte | Numeric | 9 | 1 | Número de RUT del Operador de Transporte, sin dígito verificador. | N/A | 78675564 | Menor a 100.000.000 |
| DV Operador de Transporte | Char | 1 | 2 | Dígito verificador RUT Operador de Transporte | N/A | K | Validación RUT módulo 11 |
| Nombre nave | Varchar | 30 | 3 | Corresponde al nombre de la nave tal y como se encuentra inscrita en DIRECTEMAR | N/A | LLACOLÉN | |
| Número de matrícula | Numeric | 6 | 4 | Corresponde al número de matrícula asignado por la DIRECTEMAR | N/A | 3325 | |
| Nombre del servicio | Varchar | 30 | 5 | Corresponde al nombre público del servicio de transporte | N/A | CANAL YAL | Opcional. Enviar Nulo si no existe el dato |
| Región | Varchar | 3 | 6 | Código alfabético de la región | N/A | AN; AP; AR, etc. | Códigos válidos en Chile. |
| Fecha/hora compra ticket | Date ISO 8601 | 19 | 7 | Fecha y hora en la cual se adquiere el ticket. | N/A | 2020-11-23T09:10:08-03:00 | Fecha y hora de cuando el usuario compra el ticket. |
| Trayecto | Varchar | 50 | 8 | Corresponde al nombre del trayecto realizado | N/A | CHULCHUY - HUICHA | |

| Campo | Tipo | Largo/ Precisión | Posición | Descripción | Unidad | Ejemplo | Validación |
|-----------------------|---------------|---------------------|----------|---|------------------|---------------------------|--|
| Tipo de tarifa | Numeric | 2 | 9 | Corresponde al valor que permite conocer el tipo de ticket: Algunos ejemplos para este servicio: 1 = Bicicletas 2 = Motos 3 = Autos/camioneta/Furgón hasta 5,5 mts. | N/A | 1 | 0 a 19 |
| Tramo de la tarifa | Varchar | 40 | 10 | Nombre del tramo al que corresponde la tarifa | N/A | CHUL- CHUY - HUICHA | |
| Valor tarifa cobrada | Numeric | 5 | 11 | Monto de tarifa pagada por el usuario | Pesos chilenos | 2200 | Esta tarifa puede ser igual o menor a la tarifa nominal establecida en contrato por cada tramo |
| Fecha_Hora_Embarque | Date ISO 8601 | 19 | 12 | Fecha y hora del evento de uso del ticket adquirido (momento del embarque). | | 2014-05-23T19:10:08-03:00 | Pertener al mes analizado y consistente con la fecha/hora de la validación |
| GPS_Latitud_Embarque | Float | 8,6 | 13 | Latitud del embarque y uso del ticket. | Grados decimales | -33,447685 | -17 a -56 |
| GPS_Longitud_Embarque | Float | 8,6 | 14 | Longitud del embarque y uso del ticket | Grados decimales | -70 ,768524 | -66 a -76 |

Esta estructura podrá ser ajustada en virtud de las necesidades del Ministerio, pudiendo cambiar, agregar o eliminar atributos o sus formatos, lo cual se comunicará a través de oficio de la División de Transporte Público Regional; para ser aplicados en un máximo de 15 días corridos por parte del operador.

- b) Los campos de información de la estructura antes señalada deberán estar separados por “;” (punto y coma), sin espacios blancos al inicio o final de cada campo. Para los campos con formato float el separador de decimales será la “,” (coma).

- c) El operador deberá entregar o cargar la información, a través de la plataforma o medio de comunicación que la División de Transporte Público Regional disponga para dicho fin, lo cual será comunicado antes del inicio del servicio a través de oficio de la División de Transporte Público Regional o la Secretaría Regional. Es responsabilidad del operador que la información entregada cumpla con los contenidos, formatos y plazos establecidos. En caso de incumplimiento, se iniciará un proceso sancionatorio de conformidad a lo que se establezca en las Bases de Licitación.
- d) La información se entregará de manera diaria, entre las 00:00:01 y las 12:00:00, con información del día anterior. No obstante lo anterior, el Ministerio podrá modificar el mecanismo de entrega de información, hacia uno de entrega de información on-line, lo cual se comunicará a través de oficio de la División de Transporte Público Regional; para ser aplicados en un máximo de 60 días corridos por parte del operador.

El Ministerio, a través de personal del Programa de Fiscalización, de la División de Transporte Público Regional, de la Secretaría Regional respectiva o quien éste determine, tendrá libre acceso a la embarcación donde se encuentren instalados los equipos y/o programas del SISTEMA DE TICKETING para inspeccionar su correcta instalación y operación. Para verificar la fidelidad de los datos capturados por el SISTEMA DE TICKETING, el Ministerio, a través de personal del Programa de Fiscalización, la División de Transporte Público Regional, de la Secretaría Regional respectiva o quien este determine, podrá realizar controles aleatorios en terreno en los que podrá realizar pruebas de venta ficticia de boletos o bien revisar en terreno la venta/utilización de boletos de los pasajeros que lo hubiesen adquirido con anticipación, para luego consultar los datos que se encuentren guardados en el mismo SISTEMA DE TICKETING. Para ejecutar esta actividad, el operador de transporte deberá entregar las facilidades al mismo sistema, de manera de poder consultar los datos y toda aquella información técnica necesaria para realizar los análisis requeridos.