

Contenido ESENCIAL

Licitación del Sistema de
Transporte Público Mayor del
GRAN VALPARAÍSO



Contenido ESENCIAL

Licitación del Sistema de
Transporte Público Mayor del
GRAN VALPARAÍSO



División de
Transporte
Público
Regional
Ministerio de
Transportes y
Telecomunicaciones

Gobierno de Chile

Índice

1	PRESENTACIÓN	4
2	INTRODUCCIÓN	6
2.1	Movilidad y Transporte Público Urbano	6
2.2	Contexto	8
2.3	Nuevo proceso de licitación	12
2.4	Objetivo del Contenido Esencial	15
3	MARCO OPERACIONAL DEL SISTEMA	16
3.1	Nuevo Esquema de Funcionamiento del Sistema	17
3.1.1	Unidades de Servicio y Condiciones de operación	19
3.1.2	Proveedores de Servicios Complementarios	19
3.2	Infraestructura de Apoyo al Sistema	22
3.3	Financiamiento del Sistema	23
4	NUEVA LICITACIÓN PÚBLICA	24
4.1	Objeto de la Licitación Pública del Gran Valparaíso	24
4.2	Marco Legal Aplicable	25
4.2.1	Marco Legal Aplicable a la Licitación	25
4.2.2	Marco Legal Aplicable al Contrato	25
4.3	Mejoras a la Red de Servicios	25
4.3.1	Nuevas Coberturas	26
4.3.2	Distribución Referencial de las Unidades de Servicios	26
4.4	Proceso de Elaboración y Ajuste del Programa de Operación	28
4.5	Esquema de Pago	29
4.5.1	Fórmula de Pago	29
4.5.2	Indicadores de Calidad de Servicio	30
4.5.3	Criterios de validez de las distintas expediciones	32
4.6	Flota de Buses	33
4.6.1	Buses con tecnologías cero emisiones	33
4.6.2	Conformación de la flota	33
4.6.3	Mantenimiento de la Flota	34
4.7	Proponentes	35
4.8	Criterios de Evaluación	35
5	PRINCIPALES OBLIGACIONES EN EL CONTRATO	37
5.1	Principales Obligaciones del Operador	37
6	TRANSICIÓN E IMPLEMENTACIÓN	39
6.1	Planificación	39
6.2	Ejecución de la puesta en marcha de los servicios	40
6.3	Información a las personas usuarias	40
7	OBSERVACIONES Y COMENTARIOS	41

1

Presentación

La publicación de este Contenido Esencial da inicio a un proceso gradual de renovación del sistema de transporte público mayor del Gran Valparaíso, en adelante e indistintamente el “Sistema”. El término de los contratos actuales en la conurbación, formada por las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Concón y Villa Alemana, marca un período de transición en que el sistema original se reemplazará por etapas y de manera progresiva por una nueva regulación, que modifica tanto la estructura de los contratos, como el estándar de la flota y alguno de los sistemas complementarios, adaptándose de mejor manera a las necesidades de las personas usuarias y al dinamismo tanto de la ciudad como de la propia industria.

El desarrollo de esta nueva regulación es un trabajo arduo, en el que se han recogido los esfuerzos realizados por agrupaciones ciudadanas, equipos técnicos y autoridades, y refleja la necesaria evolución del sistema en términos de sus resultados, identificando las áreas en las que se requieren cambios para beneficio de todo el ecosistema en torno al transporte público del Gran Valparaíso.

La propuesta que se presenta a continuación se construye considerando algunas condiciones básicas:

- **Primero**, resguardar la capacidad de gestionar el sistema en forma efectiva a través de nuevos indicadores de calidad de servicio. Se propone un diseño en unidades de 250-350 buses y un cambio respecto al régimen de tenencia y disposición de los buses y sus terminales, que permitirá que el sistema disponga de ellos en forma permanente, con el fin de generar la posibilidad efectiva de reemplazar a los operadores que no cumplan con los estándares establecidos, evitando la situación de captura que producen los terminales provistos por los operadores.
- **Segundo**, mejorar la experiencia de viaje en todo el sistema. Para lograrlo, se han definido 3 líneas de trabajo:
 - Nuevo estándar para la flota, incorporando elementos con accesibilidad universal, facilidades tecnológicas, como wi-fi gratuito y la posibilidad de cargar teléfonos celulares en ruta, climatización, diseño interior y exterior mejorados y especialmente, incorporación gradual de flota eléctrica que permite reducir ruido y dar cumplimientos graduales a las metas impuestas en torno a las emisiones contaminantes tanto a nivel local como nacional, expuestas en la Estrategia Nacional de Electromovilidad.

- Potenciar el uso y desarrollo continuo de funcionalidades en la aplicación RED Regional que además de informar sobre los servicios y el estado de la red, facilita la interacción con las personas usuarias.
- Implementación de sistema de recaudo electrónico en todo el sistema con lo cual se busca generar un salto de calidad significativo en las condiciones de seguridad a bordo de los buses, como también en la interacción entre usuarios, usuarias y el personal de conducción.
- **Tercero**, reforzar el rol del transporte público como eje de la vida urbana, entregando un servicio de calidad y conexiones que den identidad al sistema, además de incentivar la integración y reducir brechas entre comunas, elevando las condiciones en forma homogénea, tanto en servicios como en flota e infraestructura de soporte.

En esta etapa de cambio gradual del sistema, enfrentamos desafíos nuevos en el campo de las emergencias sanitarias y riesgos socio-naturales. La huella de la pandemia del COVID-19 y los efectos del cambio climático a nivel local –como, por ejemplo, los incendios forestales o las inundaciones por lluvias intensas– ha sido profunda, e instala la necesidad de incorporar medidas especiales, efectivas y sustentables que permitan entregar servicios con un mínimo de riesgo para todas las personas. Este escenario refuerza la necesidad de contar con un diseño flexible y herramientas de gestión efectivas, para reaccionar adecuadamente a situaciones imprevistas tanto para el corto, mediano y largo plazo.

Este documento describe el contenido esencial de las nuevas condiciones de operación de la futura licitación del Gran Valparaíso. Esperamos haber recogido adecuadamente en las distintas instancias con la sociedad civil, equipos técnicos y autoridades, los aspectos que contribuyan a un mejor servicio, teniendo en cuenta el bienestar de todas las personas usuarias, el equilibrio financiero del Sistema y la mejor calidad de vida de las personas.

2

Introducción

2.1 Movilidad y Transporte Público Urbano

La movilidad contribuye a aumentar las posibilidades de desarrollo de las personas. El acceso a las oportunidades de trabajo, educación, salud, cultura, tecnología y entretenimiento, entre otras, determina y amplía el potencial de crecimiento de los individuos y las comunidades. El concepto de movilidad abarca un conjunto de elementos que exceden largamente el proceso de desplazamiento, incluyendo los elementos de apoyo, el diseño de los servicios y los sistemas de acceso, entre otros.

El desafío que enfrenta el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante también el “Ministerio” o “MTT”, consiste en elevar la calidad de los servicios y fortalecer con ello la movilidad del Gran Valparaíso, a través de sus diferentes modos de transporte, buscando transformar el sistema como un canal efectivo para el desarrollo de las personas. Para ello, se reconocen cuatro ejes prioritarios: (i) acceso al transporte público, (ii) eficiencia del transporte público, (iii) definición de estándares de calidad mínimos para los servicios de transporte y (iv) perspectiva de género transversal en todos los planes de acción. Estos ejes proponen enfocar soluciones en temas de seguridad (laboral, vial, ciudadana), y en el uso eficiente del espacio vial y medioambiental, elementos cruciales para el avance sostenible del nuevo sistema de transporte público.

El acceso al transporte público persigue que las personas cuenten con transporte con capacidad, disponibilidad y calidad suficientes para ejercer todas sus actividades, independientemente de la localización de su vivienda. De esta forma, el acceso al transporte considera una serie de aspectos, entre los que se encuentran:

- **Disponibilidad de información de viajes**, con contenidos, cobertura y nivel de actualización suficientes para permitir a las personas planificar oportunamente sus desplazamientos;
- **Infraestructura de apoyo**, como por ejemplo paradas y estaciones de intercambio donde las personas usuarias puedan realizar combinaciones de modos;
- **Facilidades para personas con movilidad reducida**, que deben planificarse junto con el diseño de cualquier solución de transporte de personas;
- **Costo del servicio entregado por el Sistema.**

Uno de los aspectos más importantes en materia de acceso al transporte público consiste en resolver los elementos que determinan la decisión de elegir el uso de un sistema de transporte colectivo por sobre uno individual, o por sobre la decisión de no realizar ese viaje. Estos elementos incluyen dimensiones de infraestructura de apoyo, oferta de buses, calidad de servicio, entre otros. En este contexto, el uso del transporte público es un objetivo de interés público que además se promueve explícitamente en la Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible.

La eficiencia del transporte público es también un eje central en el objetivo de entregar una adecuada movilidad, sobre todo si se considera que uno de los fenómenos más comunes e inherentes con el desarrollo de las ciudades es la congestión urbana. La creciente concentración de población en las ciudades produce una mayor competencia por el espacio, y el tiempo destinado a viajar crece al mismo tiempo que su valor aumenta. La congestión tiene efectos en la calidad de vida de todas las personas y conlleva pérdidas de tiempo significativas. Mejorar la eficiencia del sistema de transporte público urbano es, por ende, un mecanismo para proteger e incrementar la calidad de vida de usuarios y usuarias (tiempos de ocio, descanso y recreación) y su productividad.

Promover la movilidad implica también definir estándares de calidad para la provisión de los servicios, junto con organizar las acciones necesarias para que los sistemas cumplan con los niveles deseados. Entre los elementos relevantes que definen la calidad de servicio de los sistemas de transporte público se encuentran, la antigüedad, características y el estado de los buses, el acceso a la información de viajes, la disponibilidad de elementos de seguridad en el transporte, la disponibilidad y preparación del personal de conducción, y la confiabilidad de los servicios en términos del cumplimiento de la oferta programada.

Por último, uno de los principales ejes de esta iniciativa es la incorporación de la perspectiva de género de manera transversal. Esta perspectiva del género en las políticas públicas implica una transformación integral en el diseño de los espacios públicos, con el objetivo de garantizar un acceso libre y seguro para todas las personas. En este contexto, el transporte público se erige como un componente crucial, el que permite trabajar las desigualdades en términos de acceso y calidad de la experiencia de viaje entre diferentes perfiles de personas usuarias y sus patrones de movilidad.

En concordancia con la Política de Género 2023-2026 de nuestro Ministerio¹, el desafío se centra en asegurar la inclusión de los intereses, requerimientos y necesidades particulares de mujeres, niñas, niños, adolescentes, personas mayores, personas con movilidad reducida, personas cuidadoras y minorías. Dado que este proceso implica cambios significativos en la planificación, diseño e implementación de los sistemas de transporte a largo plazo, hemos establecido elementos fundamentales para lograr la transversalización de género a partir de este proceso gradual de licitaciones.

Estos elementos son coherentes con los lineamientos ministeriales y tienen que ver con la desmasculinización del rubro del transporte, además del diseño de operación e infraestructura menor inclusivo.

¹ <https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2018/11/POLITICA-DE-GENERO-2023.pdf>

2.2 Contexto

Para promover el transporte público y asegurar la movilidad de las personas, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispone de amplias atribuciones y de un marco normativo especialmente flexible, conformado por un conjunto de normas, entre las que cabe mencionar la Ley N°18.059 y la Ley N°18.696, que permiten al Ministerio intervenir y regular el transporte público que opera en las vías, calles y caminos de nuestro país. Entre estas atribuciones, el Ministerio cuenta con mecanismos diversos para regular la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, entre los que se incluye la concesión de uso de vías como también los perímetros de exclusión, en las zonas en que así se determine.

En este contexto, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones durante el año 2018 estableció un Perímetro de Exclusión en la conurbación del Gran Valparaíso, a la que luego, a través de la Resolución N°1745 del año 2019, se aprobaron las condiciones de operación, requisitos y exigencias que regulan actualmente el sistema de transporte público mayor. En este mismo sentido, mediante Resolución N° 33 de 24 de septiembre de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se aprobaron las condiciones de operación, requisitos y otras exigencias que expone de Perímetro de Exclusión de la Ley N° 18.696 establecida para Trolebuses en el Gran Valparaíso. Cabe mencionar que, además del sistema de buses y trolebuses, el sistema de transporte público de la conurbación se encuentra compuesto por taxis colectivos, tren urbano/suburbano (Tren Limache – Puerto de EFE Valparaíso) y ascensores.

A continuación, se realiza una descripción general de estos modos, señalando sus trazados y la estructura tarifaria con la que contaba a distintos cortes temporales.

El sistema de buses urbanos que opera en el Gran Valparaíso actualmente está constituido por 9 Unidades de Negocio. La flota total inscrita a junio de 2024 es de 1880 buses, pertenecientes a servicios que se encuentran actualmente operando bajo la figura de perímetro de exclusión. En el caso de los trolebuses, estos tienen una flota de 30 vehículos a junio de 2024, los que operan bajo el mismo esquema regulatorio.

En la Figura N°1 se presenta la cobertura actual de todos los servicios de buses urbanos del Gran Valparaíso.

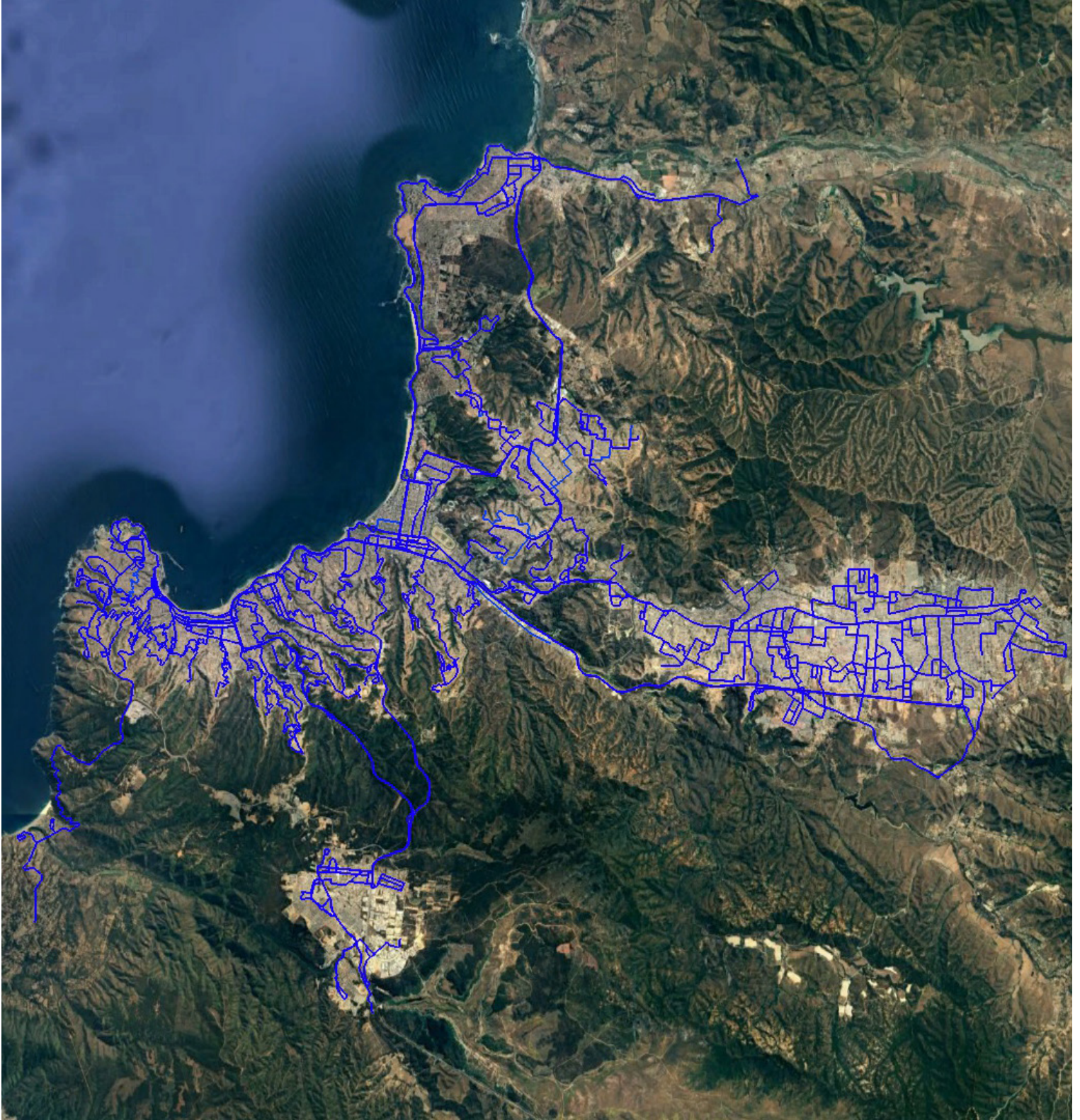


Figura 1: Cobertura servicios de Buses GV 2023.

Las tarifas de los buses urbanos están definidas según la Unidad de Negocio y la distancia o tramo recorrido en el bus, de acuerdo a las condiciones establecidas originalmente en la licitación del año 2007 y sujetas actualmente a un polinomio de reajustabilidad establecido en las condiciones de operación. Existen 3 tipos de tarifas para cada servicio, conocidas como "Local", "Directo" o "Cerro-Plan", las que se diferencian principalmente por su distancia. Para el caso particular de la Unidad de Negocio 8, correspondiente a Trolebuses, la tarifa aplicada es única. Adicionalmente, se define una tarifa especial para las personas mayores como también para estudiantes en cada una de las Unidades de Negocio, la que corresponde a un porcentaje de la tarifa adulto cobrada.

Por otro lado, las tarifas del Metro de Valparaíso dependen directamente del origen y destino del viaje, habiendo realizado cambios y una reestructuración durante el mes de septiembre del año 2023.

Un aspecto importante de señalar es que, actualmente, no existe integración tarifaria entre los diferentes modos pertenecientes al sistema de transporte público del Gran Valparaíso, ni tampoco entre los distintos servicios de buses, salvo algunas experiencias menores y pilotos donde sí opera inicialmente una integración tarifaria entre servicios de buses y Metro Valparaíso. No obstante lo anterior, se trabaja para que a futuro y hacia el final del proceso de implementación de las nuevas condiciones de operación en la totalidad del sistema de transporte público de la conurbación, estén las condiciones habilitantes para que sea posible generar un proceso de integración tarifaria entre los distintos modos de transporte de la ciudad.

En relación a los taxis colectivos urbanos, el Gran Valparaíso cuenta con un total de 120 líneas, sumando una flota total de 4613 vehículos, según información actualizada a junio 2024. La mayoría de los recorridos de taxis colectivos corresponden a servicios locales. De éstos, las comunas de Valparaíso y Viña del Mar son las que presentan una mayor cantidad de servicios, seguidas de Quilpué, Villa Alemana y finalmente Concón.

En relación a los viajes que se realizan en el sistema de transporte público menor, entre aquellos de carácter intercomunales, más del 60% corresponden a viajes entre Valparaíso y Viña del Mar, mientras que, para el caso de la comuna de Concón, es importante mencionar que solo tiene servicios locales. En la Figura N°2 se presenta la cobertura de los trazados de los servicios de taxis colectivos urbanos del Gran Valparaíso. En cuanto a las tarifas de este modo, se puede mencionar que son variables entre una línea y otra, dependiendo en algunos casos del horario de funcionamiento, ya sea "Diurno" (generalmente 07:00 a 23:00 hrs.) y "Nocturno" (entre las 23:00 a 6:00 hrs. aproximadamente), o también dependiendo de los tramos del recorrido, pudiendo ser directo, intermedio o local.



Figura 2: Cobertura de TXC urbanos GV 2017.

Por último, es importante mencionar que existen 16 ascensores con propietarios o administradores radicados en distintas entidades públicas. Estos ascensores, construidos entre fines del siglo XIX y principios del siglo XX, conforman un sistema de transporte público, que además es un patrimonio industrial vivo único en el mundo. Es innegable que el conjunto de los ascensores y funiculares de Valparaíso, que son parte del sistema de transporte urbano, son elementos identitarios que generan externalidades positivas a la ciudad, la región y el país, y deben ser debidamente valoradas por la comunidad y sus autoridades.

2.3 Nuevo proceso de licitación

El contexto actual del sistema de transporte público en sus diferentes dimensiones (operación, seguridad y medioambiente), muestra la necesidad de trabajar por aumentar de manera significativa la calidad de servicio del sistema del Gran Valparaíso. Por lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se encuentra elaborando un proceso de transformación del sistema que se planifica en diferentes etapas. Esta primera etapa tiene como objetivo implementar en una proporción importante de la conurbación, un sistema de transporte público eficiente y sustentable en términos sociales, urbanos, ambientales y financieros. Asimismo, se busca abordar esta iniciativa con perspectiva de género, priorizando la mejora tanto de la calidad del servicio para todas las personas usuarias como la calidad de vida de quienes forman parte del sistema.

Este proceso se inicia con la publicación del presente documento titulado “Contenido Esencial: Licitación del Sistema de Transporte Público Mayor del Gran Valparaíso”, en adelante “Contenido Esencial”.

Dado que uno de los principales ejes de este proceso es considerar a las personas y la calidad del servicio que se les provee como foco principal de las estrategias y acciones a implementar, se vuelve imperativo mantener de forma permanente la entrega de información eficaz y oportuna a todos quienes hagan uso del sistema, como también una continua profundización de las instancias de participación ciudadana, tanto del sistema de transporte público mayor como de otros modos, en donde se sumen además todas las instituciones que influyen para el correcto funcionamiento de los sistemas de transporte.

Es por esto que, previo a la publicación del documento de Contenido Esencial, se realizó un amplio proceso de Diálogos Participativos en todas las comunas que conforman la conurbación y en los que participaron más de 1.000 personas de manera presencial y se recibieron cerca de 3.000 respuestas a la consulta de manera online, con el objetivo de recoger las opiniones y necesidades de ciudadanos y ciudadanas del Gran Valparaíso. En efecto, esto fue un proceso abierto a todas las personas o habitantes de la conurbación con interés en participar, y consideró además diálogos con el gremio de conductores(as) del sistema y representación de estudiantes universitarios.

En resumen, este documento recoge las mejoras consideradas en este proceso de licitación, y por otra parte, plantea un rediseño del sistema en diferentes dimensiones, orientado en la consecución de los siguientes objetivos:

- Implementación de un sistema de recaudo electrónico de tarifa en todo el Gran Valparaíso;
- Mejorar la seguridad del sistema de transporte público, tanto para conductores y conductoras como para las personas usuarias;
- Fomentar la desmasculinización del rubro a través de incentivar la incorporación de mujeres en distintas labores;
- Disminuir el aporte del sistema de transporte público a la emisión de gases de efecto invernadero;
- Diversificar el riesgo de la provisión de servicios a través de una asignación de responsabilidades más coherente;
- Generar mayor competencia en la licitación, eliminando la carga financiera que supone la adquisición de terminales por parte de los operadores;
- Recambio gradual de la flota a través de la incorporación paulatina de vehículos con mejores prestaciones y estándares, tanto en emisiones como en características de cara a las personas usuarias del sistema;

Para la consecución de los objetivos propuestos, se consideró introducir una serie de lineamientos que permitieran una adecuada distribución de roles y responsabilidades entre los actores del Sistema, así como la implementación de medidas que apuntaran a asegurar su sustentabilidad económica y operativa. Entre ellas, se consideraron los siguientes aspectos:

- **Tamaño de las Unidades de Servicio.** Entre 250 a 350 buses, para minimizar los riesgos de continuidad de los servicios de transporte en caso de que una empresa presente problemas operacionales que afecten la calidad de servicio, pero manteniendo un aprovechamiento de las economías de escala.
- **Duración de los contratos de licitación.** La vigencia de los contratos de adscripción al servicio de transporte será de 10 años, con opción de extensión por hasta 4 años adicionales, condicionados a la calidad del servicio prestado por el Operador y al estado de los buses. Para esto se tendrán en consideración los principales indicadores de calidad de servicio, el estado de las baterías de los buses eléctricos y otras variables relacionadas con el cumplimiento de las obligaciones laborales.
- **Aumento gradual de flota de alto estándar.** Esta licitación se caracterizará por incorporar buses nuevos de alto estándar al sistema, además de incorporar vehículos con tecnologías cero emisiones, siempre que la geografía y las restricciones técnicas lo permitan, con el fin de dar cumplimiento a los compromisos y metas medioambientales que Chile ha adquirido a nivel internacional en esta materia, según lo expuesto en la Estrategia Nacional de Electromovilidad. La adquisición de buses nuevos se realizará a través de los operadores de transporte, exigiendo cláusulas mínimas que permitan considerar los contratos por los vehículos como contratos de provisión de flota del sistema, los que a su vez deberán estar afectos al sistema. Por último, se hace presente que será el Sistema el que financiará las cuotas asociadas a la adquisición o arrendamiento de buses- las que deberán incluir también el costo de overhaul, certificación de mantenimiento y recambio de baterías, en caso de ser necesario, entre otros- de manera tal que el precio correspondiente a dichas cuotas será una variable a considerar para la adjudicación de las ofertas que se presenten.

- **Mayor competencia en el proceso de licitación del sistema.** Se espera que los terminales sean provistos por el Estado y se encuentren disponibles de forma permanente para el Sistema, reduciendo las barreras de entrada a nuevos operadores. Por otra parte, el modelo de provisión de los terminales en conjunto con un modelo de provisión de flota a través de los Operadores de Transporte (la que además deberá estar afecta al Sistema), entregará mayores certezas al mercado, y generará condiciones para un traspaso más eficiente en la eventualidad de caducidad de contrato.

- **Mayores exigencias de condiciones laborales.** Los Operadores de transporte adjudicados deberán dar cumplimiento a diversas exigencias que tienen por objeto mejorar sustancialmente las condiciones laborales, tanto para el personal de conducción como del personal de apoyo a la operación. Algunas de estas exigencias se mencionan a continuación:
 - Se deberá velar permanentemente por la existencia de contrato de trabajo para el personal necesario para cumplir con las obligaciones que se asumen en el marco de esta licitación.
 - Cumplimiento irrestricto en dimensiones de cotizaciones laborales, previsionales y de salud, seguros sociales, vacaciones, jornadas laborales, entre otros.
 - Cumplimiento mínimo de participación femenina en labores de operación y conducción.
 - Provisión de fondos para la indemnización laboral.
 - Exigencia de capacitaciones y certificaciones permanentes al personal.
 - Generar e implementar planes asociados a temas de género, seguridad vial, protocolos internos de acoso, entre otros.
 - Mayores garantías en términos de seguridad, infraestructura y descanso.

- **Nuevos esquemas de pagos a operadores.** Uno de los principales elementos que se espera incorporar con este nuevo proceso de licitación, es un nuevo esquema de pago a los operadores de transporte que permita alinear los incentivos de las empresas con los intereses del Ministerio. Para esto se establecerán pagos en función del cumplimiento del programa de operación en sus diferentes exigencias de cobertura horaria y capacidad de transporte. Se considera también la importancia de satisfacer la demanda esperada en los servicios ofertados tomando en cuenta los niveles de calidad de servicio en términos del tiempo de espera de las personas usuarias y de la calidad de atención, entre otros elementos.

- **Reestructuración de los indicadores.** Se incorporarán mejoras en la medición de los cumplimientos de oferta, además de generar cambios en el indicador de regularidad y de puntualidad. Adicionalmente, se crearán indicadores de calidad de atención a personas usuarias y de calidad de los vehículos.

En términos generales, este nuevo proceso de licitación permitirá replantear el funcionamiento del Sistema en sus variables más críticas, mediante la redefinición del rol que corresponde a los operadores de transporte, particularmente en sus responsabilidades y deberes en la entrega de un servicio de calidad.

2.4 Objetivo del Contenido Esencial

Tras el término de los contratos de otorgamiento de subsidio con motivo del Perímetro de Exclusión que regula la operación actual del sistema de buses del Gran Valparaíso, el Ministerio, haciendo uso de las facultades previstas en la Ley N°18.059 y la Ley N°18.696, iniciará un proceso progresivo y paulatino de modernización del sistema de transporte público prestado con buses, el que se inicia con la convocatoria a un proceso de licitación pública conforme a nuevas condiciones de operación del transporte público para 2 Unidades de Servicios y aproximadamente un tercio de la flota del sistema.

Cabe destacar que, considerando las fases de implementación en las cuales se espera llevar a cabo este proceso de modernización, existirá un periodo donde convivirán los contratos de otorgamiento de subsidio con motivo del actual perímetro de exclusión, con los contratos de nuevas condiciones de operación que se suscribirán con motivo de este llamado, los que deberán considerar las condiciones para adaptarse al proceso de transición e implementación hacia el modelo definitivo que se detalla en el cuerpo de este documento.

El presente documento, tiene por objeto dar a conocer los aspectos esenciales de las bases de licitación. Para cumplir con el objeto propuesto, este documento se compone de 7 apartados. El primero y el presente apartado son de carácter introductorio. El tercero, se refiere al marco operacional del Sistema, dentro del cual se deberán prestar los servicios de transporte público. En el cuarto apartado se establecen las características del proceso licitatorio y en el quinto apartado se describen los principales aspectos del contrato de adscripción al servicio de transporte público. Por otra parte, el sexto apartado se refiere a las etapas de transición e implementación de los servicios de transporte, para finalizar con el séptimo apartado que refiere a observaciones generales y canales de comunicación formal en el proceso.

Es importante considerar las necesidades y demandas manifestadas por las y los ciudadanos respecto del transporte, teniendo presente todos los elementos que requieren de ajustes o mejoras para el cumplimiento del importante rol social que el Sistema de Transporte juega actualmente. Es especialmente relevante la búsqueda de un transporte público accesible, eficiente y de calidad en todos los servicios, los que inciden directamente en la calidad de vida de las personas de la ciudad.

Este Contenido Esencial se encontrará publicado en la página web de la División de Transporte Público Regional (www.dtp.r.gov.cl) por un plazo de 15 días hábiles, en la que también se encontrará disponible un enlace para ingresar consultas, comentarios o sugerencias por parte de quienes estén interesados.

3

Marco operacional del sistema

Como se indicó anteriormente, el Sistema de Transporte Público del Gran Valparaíso se compone de servicios de buses, trolebuses, taxis colectivos, ascensores y del servicio de tren de EFE Valparaíso.

En la actualidad, para la provisión de los servicios de transporte público mediante buses, existen 6 empresas de transporte que en su conjunto operan los más de 110 servicios que tiene el Sistema y los cerca de 1800 buses, que se encuentran divididos en 10 Unidades de Negocio. Por otra parte, la operación de los servicios de trenes comprende 20 estaciones y cubre aproximadamente 43 kilómetros en la toda la conurbación, hasta Limache.

Actualmente el sistema de buses se financia a través del cobro de una tarifa, es decir, recaudación que los operadores reciben directamente de las personas usuarias por medio de efectivo, además de los subsidios entregados por el Ministerio por concepto de rebaja de tarifa a estudiantes (periodo normal y estival), rebaja de tarifa a personas mayores, subsidio de tarifa con motivo del congelamiento que las tarifas han sufrido desde octubre del año 2019 a la fecha, y un subsidio operacional, con motivo de exigencias tecnológicas definidas en el marco de la regulación vigente. Adicionalmente, la operación tecnológica, la provisión de buses y disponibilidad de terminales es completa responsabilidad de cada operador del sistema, debiendo cumplir los elementos mínimos exigidos por la regulación. Para el caso del sistema de trenes, este se financia también a través de un cobro de una tarifa a usuarios y usuarias regulado por la Ley General de Ferrocarriles y sus documentos derivados, además de un Subsidio materializado a través de un convenio entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y EFE Valparaíso, asociado a la rebaja de tarifas hacia estudiantes y otras fuentes de ingresos no tarifarios, entre otros.

En cuanto al cumplimiento de los indicadores de operación del sistema de buses, muchos de los servicios han estado sistemáticamente por debajo de los mínimos esperados, impactando en la calidad de servicio que se entrega a la ciudadanía. Esto se ha reportado tanto en diferentes informes de diagnóstico (Plan Maestro de Transporte Público del Gran Valparaíso 2021-Sectra, Informe Técnico Transporte Público Gran Valparaíso 2024 – Seremitt Región de Valparaíso) como en los reportes de reclamos de personas usuarias.

En cuanto a la estructura de tarifa del Sistema, está definida según la Unidad de Negocio y la distancia o tramo recorrido en el bus. Así, las tarifas definidas corresponden a categorías "Local" (para viajes cortos, generalmente dentro de la misma comuna), "Directo" (para viajes

de mayor distancia entre diferentes comunas) y “Cerro-Plan” (para viajes entre los cerros y los sectores planos de las comunas de Viña del Mar y Valparaíso). Actualmente el sistema de transporte público del Gran Valparaíso no cuenta con integración tecnológica ni tarifaria entre los distintos servicios de buses ni entre distintos modos de transporte, sin embargo, existen algunas experiencias pilotos en las que se está probando la integración con EFE Valparaíso. En particular, con los servicios de Trolebus, así como también con buses de conexión en la Estación Limache de EFE Valparaíso. Por último, es importante mencionar que, si bien no se tiene un sistema completamente integrado tarifariamente, con la finalización del proceso de modernización se espera consolidar un marco normativo y contractual más sólido que permita a futuro, pensando a finales del proceso de implementación, avanzar en la consolidación de un sistema de transporte público integrado tecnológicamente y tarifariamente.

La malla actual del sistema de buses tiene una importante cobertura dentro de la conurbación, y se ha ido adecuando en el tiempo según el marco normativo vigente lo permite. Según lo reportado en el Plan Maestro de Transporte Público del Gran Valparaíso (2021), los viajes en transporte público que requieren transbordo en un día laboral en el Gran Valparaíso corresponden a un 5%, y de ellos, un 2,35% de los viajes contempla alguna de sus etapas en el Metro de Valparaíso, siendo incluso mayor a la cantidad de viajes que contemplan solo una etapa en Metro, lo que corresponde al 1,54% del total de viajes que se realizan en la conurbación. Lo anterior, en un contexto en que no existe integración tarifaria entre los diferentes modos, implica que el costo del transporte público para las personas usuarias que deben realizar viajes de más de una etapa aumenta considerablemente. Por esta razón y al final del proceso de modernización del sistema de transporte público de Valparaíso, se espera trabajar en un marco técnico, contractual y financiero que permita consolidar un sistema integrado en la región.

3.1 Nuevo Esquema de Funcionamiento del Sistema

Cuando se encuentre adjudicada la licitación, se espera que el Sistema de buses cuente con dos nuevas Unidades de Servicios de entre 250 a 350 buses, buscando evitar la dificultad o imposibilidad de reemplazar a Operadores de transporte que no cumplan el estándar de calidad exigido en los contratos, manteniendo un aprovechamiento de las economías de escalas. De esta forma además, con Unidades de Servicios del tamaño indicado, con parte de los activos estratégicos provistos por el Ministerio, y buses como bienes afectos al sistema, se facilitará el reemplazo de operadores en estado de incumplimiento reiterado.

Por otro lado, si bien la implementación de parte de los servicios tecnológicos complementarios (GPS, Cámaras, contadores de pasajeros, entre otros) serán de responsabilidad de los operadores de transporte, se buscará de manera gradual y progresiva en el tiempo, que el sistema cuente con la participación de empresas responsables de dichos servicios complementarios que permitan la integración, planificación y control operativo del sistema en sus diferentes dimensiones, como podría ser la implementación de un sistema de gestión integral de flota.

Además, hacia el final del proceso de modernización del sistema de transporte público del Gran Valparaíso, se buscará contar con un sistema integrado físico, financiero, tecnológico y tarifario

con otros modos de transporte. En este sentido, y como fase inicial previa a la implementación de estos nuevos contratos, el sistema de transporte público mayor contará con un sistema de pago electrónico a lo largo de todos los buses. De esta forma, el nuevo sistema de pago permitirá evaluar la implementación de distintas estructuras de tarifas, como cobros por tramos, incentivos al prepago, establecimiento de un monto máximo mensual de gasto, uso de dispositivos móviles como medios de acceso y otras capacidades disponibles, las que podrán ser implementadas según las necesidades del Sistema y las personas que lo utilicen.

El Ministerio se relacionará con cada uno de los actores del Sistema mediante el correspondiente mandato o vínculo contractual. Para reforzar la entrega de un servicio de calidad, se redefinirán los roles de los prestadores de servicios de transporte y de servicios complementarios, particularmente, en cuanto a las responsabilidades y deberes, y se fortalecerá el rol de Ministerio para: (i) Regular los servicios, (ii) Definir el estándar de calidad en la prestación de los servicios, (iii) Articular la coordinación entre los diferentes agentes del Sistema y mantener potestad de resolución final, y (iv) Fiscalizar y aplicar las sanciones correspondientes.

Una visión general de la estructura organizacional del Sistema de buses se observa en la Figura 3. En las secciones siguientes se profundizará cada uno de dichos elementos.

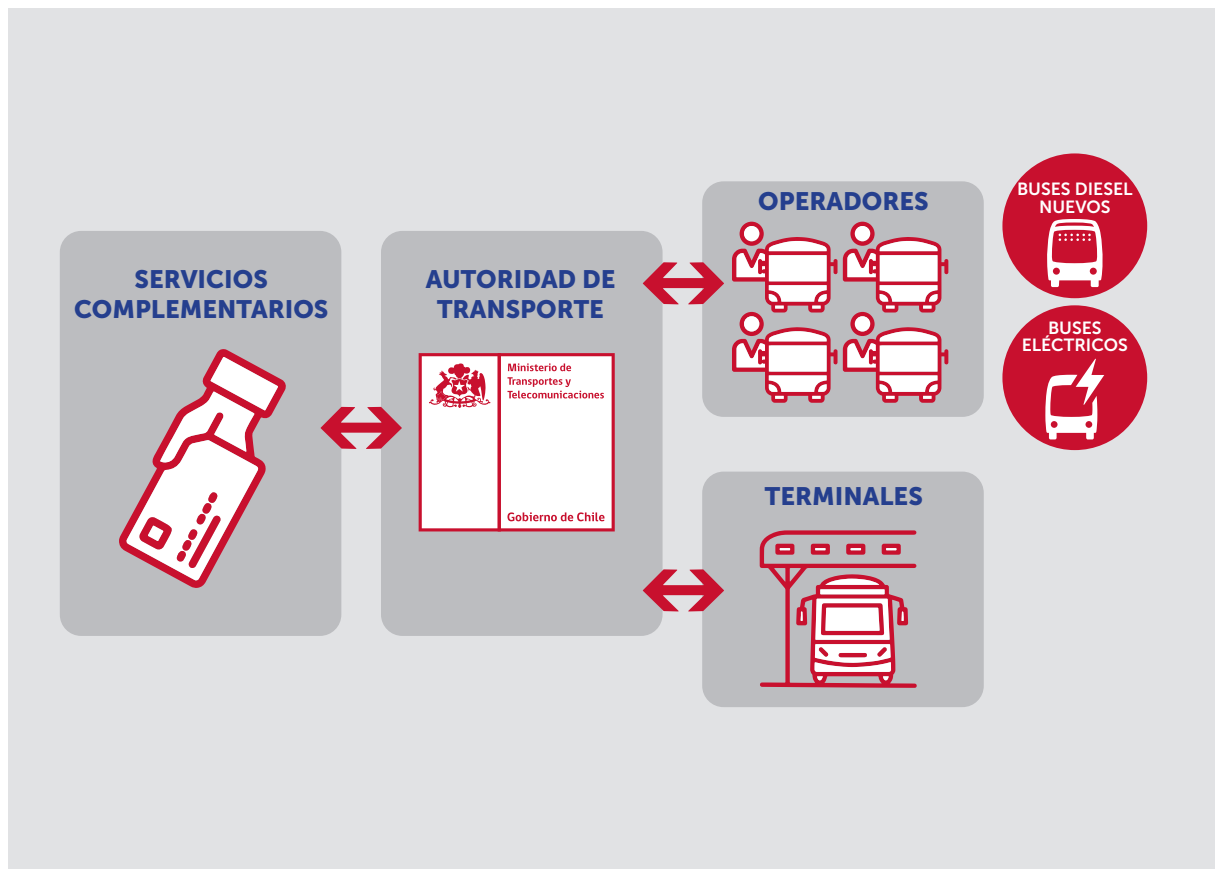


Figura 3: Estructura organizacional del sistema.

3.1.1 Unidades de Servicio y Condiciones de operación

Los servicios de transporte público urbano de pasajeros y pasajeras prestados con buses al interior del Área Regulada se agruparán en Unidades de Servicios, y cada una de ellas será operada por un Operador de Transporte.

Los Operadores que presten servicios en el marco de este nuevo esquema de regulación deberán ocuparse de prestar los servicios de transporte, de acuerdo con los estándares de calidad determinados por el Ministerio. Otros activos relevantes para el sistema de buses recaerán en otros actores del Sistema, conforme se indicará a continuación.

Bajo el modelo actualmente vigente, la función de prestar los servicios de transporte comprende además la provisión de los buses y también de los terminales. Sin embargo, en esta primera etapa de licitación, este modelo se modifica y se busca separar la provisión de los terminales de los servicios de transporte. Es decir, la provisión de estos activos recaerá principalmente en el Ministerio, y en lo que respecta a los buses, serán considerados bienes afectos al sistema, los que se esperan incorporar a través de los operadores de transporte, definiendo cláusulas mínimas que permitan considerar los contratos respectivos, como contratos de provisión de flota.

En resumen, a los Operadores les corresponderá principalmente: (i) gestionar la prestación de los servicios, (ii) administrar y mantener los buses, (iii) definir todos aquellos elementos del ámbito privado que resultaren necesarios para alcanzar una ejecución de calidad de los servicios, (iv) administrar y mantener los terminales entregados por el ministerio, y (v) plantear a la Autoridad las iniciativas y propuestas de modificación de los servicios que estimen conducentes para su mejora continua, la satisfacción a las personas usuarias y el desarrollo de una empresa económicamente eficiente y sostenible que permita velar por la continuidad de los servicios. En consecuencia, las obligaciones que asumirán se enfocarán hacia la entrega de un servicio de transporte eficiente, seguro y de calidad para todas las personas usuarias.

Respecto a la duración de los contratos, la vigencia de estos se fijó en diez (10) años, con opción de extensión por un máximo de cuatro (4) años adicionales, condicionado a la calidad del servicio prestado por el Operador durante la vigencia de su contrato. Lo anterior, en consideración a los principales indicadores de calidad de servicio, las posibles encuestas de percepción usuaria y otras variables relacionadas con el cumplimiento de las obligaciones laborales, así como las condiciones operacionales y financieras del Operador, y sin perjuicio de la posibilidad de ponerle término anticipado frente a determinados casos de incumplimiento de las obligaciones del operador.

3.1.2 Proveedores de Servicios Complementarios

Un Sistema de Transporte Público necesita de una provisión tecnológica que permita cumplir con los objetivos de calidad de servicio en todas sus dimensiones. En este sentido, se buscará en el contexto del nuevo proceso de licitación, que el sistema tenga servicios complementarios que permitan ordenar, focalizar, condensar y simplificar los insumos de información que se recojan durante su operación, con el objetivo de propender a un correcto funcionamiento del transporte público.

3.1.2.1 Servicios Complementarios actuales:

Actualmente el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones exige por contrato a los operadores vigentes, a través de un "Operador Tecnológico" contratado por ellos, proveer de ciertos servicios necesarios para el control y fiscalización de la flota y su calidad de servicio. De manera general, estos servicios se pueden agrupar de la siguiente manera:

- Servicios de geoposicionamiento de buses: El objetivo es entregar información del posicionamiento del bus al organismo regulador, tanto de manera online como offline, para la obtención de datos operacionales y cálculo de indicadores asociados a los servicios de transporte.
- Cámaras de seguridad: Esto busca brindar un mayor nivel de seguridad a las personas usuarias y al personal de conducción de los servicios de transporte.
- Letreros LED Frontal: El objetivo es garantizar una mayor visibilidad de la información respectiva de las rutas y destinos de los servicios.

Estos diferentes servicios se encuentran definidos y normados en las condiciones de operación aprobadas por Resolución Exenta N° 1745 del 2019 y sus modificaciones, los que buscan determinar los estándares y condiciones necesarios para el correcto uso y funcionamiento tecnológico necesario.

3.1.2.2 Servicios Complementarios esperados:

Los servicios complementarios con los que se espera contar en la presente licitación del sistema de transporte público mayor son las siguientes:

- **Servicios de geoposicionamiento de buses:** El objetivo es entregar información del posicionamiento del bus al organismo regulador, tanto de manera online como offline según las definiciones e instrucciones que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para la obtención de datos operacionales y cálculo de indicadores asociados a los servicios de transporte. Este servicio se espera contratar a través de las empresas que sean responsables de los servicios de transporte.
- **Cámaras de seguridad:** Este servicio busca brindar un mayor nivel de seguridad a las personas usuarias y al personal de conducción de los servicios de transporte, además de servir como medio de prueba para los responsables de los servicios. Este servicio se espera contratar a través de los propios Operadores de Transporte.
- **Letreros LED frontal y lateral:** El objetivo es garantizar una mayor visibilidad de la información respectiva de las rutas y destinos de los servicios. Este servicio se espera contratar a través de los propios Operadores de Transporte.
- **Contadores de pasajeros:** Además de la incorporación de un sistema de recaudación electrónica, se espera contar con dispositivos de contadores de pasajeros en la totalidad de la flota, lo que permitirá enriquecer la información disponible por la autoridad para el diseño, gestión y planificación del sistema de transporte. Este servicio se espera contratar a través de los propios Operadores de Transporte.

- **Servicio de recaudo electrónico y administración financiera**

- a. La administración financiera de los recursos monetarios (fondos del sistema) necesarios para realizar el pago de la prestación de los servicios de transporte y sus servicios complementarios, además de la distribución de éstos entre los diferentes integrantes del Sistema.
- b. La emisión y postventa del medio de acceso y su provisión, además de la implementación de su respectiva red de comercialización y carga de saldo.
- c. La provisión del servicio de validación de los medios de acceso y registro de las etapas de viaje.

Será el propio Ministerio el que implementará, a través de licitaciones públicas complementarias a la presente licitación, los sistemas necesarios para la implementación de recaudo electrónico y de administración financiera del sistema.

- **Servicio de apoyo en monitoreo, levantamiento, recopilación y análisis de antecedentes operacionales y de niveles de servicio del Sistema de Transporte Público del Gran Valparaíso**

Se busca con este servicio poder generar los insumos suficientes para medir indicadores y sistemas de calidad de atención y poseer un control desagregado de fiscalización y monitoreo para las diferentes decisiones operativas necesarias para el correcto funcionamiento del transporte público. Este servicio se espera contratar por parte del Ministerio de forma complementaria a la presente licitación.

- **Servicio de gestión de flota**

Adicionalmente a los puntos anteriores, y de manera simultánea a la vigencia de los nuevos contratos, el Ministerio buscará entregar más y mejores herramientas que permitan una mejor gestión de la operación, un mejor ajuste entre la oferta y demanda de transporte, como también una mayor confiabilidad y eficiencia del Sistema, entre otros elementos.

Este servicio considerará dos componentes de suma relevancia para el Sistema. El primero es el encargado de proveer las herramientas tecnológicas para monitorear los buses, gestionar incidentes y coordinar la operación diariamente; se espera en un futuro que este servicio sea la fuente de información del Sistema para el cálculo de los principales indicadores de calidad de servicio que se establecerán en los contratos y para obtener información de otras variables relevantes para la gestión de la operación y la administración de los contratos de adscripción al servicio de transporte público.

El segundo componente consiste en generar la información, detallada y en línea, de los servicios de transporte y los tiempos de viaje que permita a las personas usuarias disponer de las herramientas, que, de acuerdo con sus capacidades y necesidades, requieren para realizar una correcta planificación y toma de decisiones al momento de realizar su viaje.

Será el propio Ministerio el que buscará implementar gradualmente, a través de una licitación complementaria a la licitación de este documento, los sistemas necesarios para la implementación del servicio expuesto.

Considerando que el transporte es una actividad esencialmente dinámica, el Sistema y todos los actores involucrados en él, deberán ser capaces de responder y facilitar los cambios en las circunstancias y necesidades que el Ministerio determine. Con dicho objeto, el Sistema contemplará los mecanismos e instrumentos que permitan en el futuro la incorporación e interrelación de nuevos actores y tecnologías necesarias para la operación.

3.2 Infraestructura de Apoyo al Sistema

La correcta operación de los sistemas de transporte público requiere del apoyo de infraestructura que por una parte, facilite y eficiente la prestación de los servicios de transporte, mientras que por otra parte asegure y permita el acceso universal a todas las personas usuarias. El concepto de infraestructura de apoyo al transporte público incluye vías prioritarias, cámaras de fiscalización, zonas de espera segura, terminales, centros de carga, señalización, información al usuario, seguridad vial y otros elementos que permitan transportar de forma segura, eficiente y sostenible a toda la población.

Actualmente se están impulsando proyectos de infraestructura intersectoriales que buscan proveer, continua y progresivamente durante la vigencia de los contratos, este tipo de elementos. En el corto plazo, estas iniciativas estarán dirigidas a conservar la infraestructura existente, desarrollando proyectos que permitan mejorar las condiciones de operación del transporte público a través de medidas de rápida ejecución, que generen un impacto en su operación y en el acceso a información, seguridad y experiencia de uso por parte de usuarios y usuarias. Ejemplo de esto son las implementaciones de pistas solo bus, cámaras de fiscalización, conservaciones viales, implementación de refugios, entre otros.

Si bien todos los tipos de infraestructura de apoyo al transporte público son importantes, hay una tipología imprescindible para la implementación de servicios de transporte público prestados por buses. Se trata de los terminales y centros de carga, que son elementos claves en la administración y funcionamiento de los sistemas de transporte público, ya que, por una parte, son las instalaciones desde donde inicia la operación y regulación de la oferta de los servicios y, por otra, funcionan como depósito, carga de combustible o electricidad y taller de mantenimiento para los buses cuando no se encuentran en actividad, además de generar los espacios y facilidades para el desarrollo de las labores administrativas asociadas a estos servicios y las zonas de estar, esparcimiento y descanso para sus trabajadores y trabajadoras.

Debido al fundamental rol que tienen, en este proceso de licitación se espera que los terminales y centros de carga formen parte permanente del Sistema, por lo que éstos, serán provistos por el Ministerio a quienes resulten adjudicatarios de los servicios, para ser administrados, gestionados y mantenidos por los Operadores durante toda la vigencia de sus contratos. Estos inmuebles estarán preferentemente ubicados en sectores cercanos al punto de inicio o término de los recorridos y su uso será de carácter obligatorio.

De forma adicional se debe considerar que, para el caso de los servicios prestados por buses eléctricos, uno de los mayores desafíos a enfrentar en la presente licitación radica en el desarrollo

de la infraestructura destinada a la gestión de la carga de sus baterías, lo que constituye una condición habilitante para su operación. En este caso, el Ministerio proveerá en los inmuebles asignados a dichos servicios, el número de cargadores que sean necesarios para la correcta operación de los buses, procurando que estos no sean una restricción o limitante a ninguna estrategia de operación, carga o gestión de baterías.

Por último, en los casos donde justificadamente el operador estime que los terminales o centros de carga asignados a la Unidad de Servicios sean insuficientes para la correcta operación, podrá proponer el uso de terminales adicionales.

En resumen, para la presente licitación se considera entregar a los Operadores al menos la siguiente infraestructura:

- a. **Terminales o centros de carga**, con el objeto de asegurar la continuidad operacional y disminuir los costos de entrada para nuevos Operadores de servicios, el Sistema entregará terminales o centros de carga, según corresponda, a los Operadores de las 2 Unidades de Servicios consideradas en esta primera licitación. La ubicación y superficie de cada terminal se indicará en las bases de licitación.

Durante la vigencia de sus contratos, cada Operador deberá administrar, gestionar y mantener, a su entero costo y responsabilidad todos los inmuebles que le sean asignados.

- b. **Infraestructura de carga:** Los terminales o centros de carga, según corresponda, entregados por el Ministerio a los Operadores, contarán con infraestructura de carga de energía eléctrica y/o combustibles para la flota asignada a cada inmueble. Esta infraestructura de carga no podrá ser retirada ni podrá ser modificada sin autorización del Ministerio.

El Operador tendrá la obligación de mantener en buenas condiciones y realizar las mantenciones correspondientes de la infraestructura de carga, a su entero costo y responsabilidad, para garantizar una apropiada gestión de los servicios.

3.3 Financiamiento del Sistema

La prestación de los servicios de transporte y de los servicios complementarios se financiará con los recursos provenientes de las personas usuarias del Sistema (a través de la tarifa), aportes provenientes del Estado u otras personas naturales o jurídicas y de cualquier otra fuente de financiamiento disponible.

Por otra parte, en relación con los aportes del Estado, de conformidad a lo dispuesto en la Ley N°20.378 y sobre la base de los montos que la Ley de Presupuestos considere para cada año, habrá lugar a un subsidio al Sistema. El monto del subsidio se transferirá a las cuentas en las que se administren los recursos del Sistema, en función de lo que éste requiera de acuerdo con lo que informe el Ministerio. Este punto busca favorecer el uso de modos masivos como medio de transporte eficiente en el espacio vial y destinar parte de su presupuesto a facilitar la movilidad y conectividad física de las personas, incrementando la calidad de servicio de forma sistemática.

4

Nueva licitación pública

Desde una perspectiva procedimental, la nueva licitación pública se iniciará con la publicación del respectivo llamado concursal en el sitio web de la DTPR y mediante un aviso en al menos un diario de la respectiva región, donde se indicará el valor, fecha y lugar en el cual las bases de licitación se encontrarán disponibles para su adquisición por parte de los interesados.

Publicados los avisos respectivos, comenzará a contabilizarse el plazo previsto para la elaboración de ofertas, el que incluirá, en un periodo inicial, un plazo para que los adquirentes de las bases realicen consultas o soliciten aclaraciones al contenido de las mismas o sus anexos. Los adquirentes deberán presentar sus ofertas durante la vigencia del plazo previsto para este fin. Luego del término del plazo dispuesto para la presentación de ofertas, se procederá a la apertura de las mismas y a su posterior evaluación, de conformidad a los criterios que establezcan las bases de licitación.

Concluida la evaluación, se procederá a la adjudicación de aquellas ofertas que hayan obtenido los más altos puntajes en el proceso de evaluación. Los Operadores de Transporte respectivos que deriven del proceso de licitación deberán otorgarse mediante resolución fundada y concretarse en un contrato suscrito entre el Operador y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

A continuación, se revisarán los principales aspectos de la licitación.

4.1 Objeto de la Licitación Pública del Gran Valparaíso

En uso de las atribuciones que le confiere la Ley N°18.696, el Ministerio convocará a la primera licitación pública como parte de un proceso más amplio de modernización del sistema de transporte público del Gran Valparaíso, en el que se espera adjudicar a 2 Unidades de Servicios mediante nuevas condiciones de operación para la prestación de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros y pasajeras mediante buses.

Las 2 Unidades de Servicios se licitarán en forma independiente una de otra, de manera tal que cualquier situación que afecte el proceso de licitación y/o adjudicación de una de ellas, no afectará al proceso de licitación y/o adjudicación de la restante Unidad de Servicio, por lo que podrá seguir su curso hasta la correspondiente suscripción del contrato.

Cabe destacar que existirá un periodo en el que convivirán condiciones de operación actuales y nuevas que se deriven de la presente licitación. Las diferentes condiciones de operación vigentes serán: 1) contratos de otorgamiento de subsidio en el marco del perímetro de exclusión actualmente vigentes, 2) servicios bajo el programa especial de emergencia, y 3) nuevos contratos en el marco del programa especial de fomento a la electromovilidad y tecnologías menos contaminantes, los cuales se buscarán adaptar el Sistema completo de manera progresiva y orgánicamente hacia el modelo definitivo que se explica en este documento.

4.2 Marco Legal Aplicable

4.2.1 Marco Legal Aplicable a la Licitación

La licitación pública se regirá principalmente por lo dispuesto en la Ley N°18.696, norma específica que regula los procesos concursales destinados a la adjudicación de contratos de nuevas condiciones de operación para la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, y por lo previsto en el D.F.L. N°1-19.653 de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N°18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; en la Ley N°20.378 que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros; y por lo previsto en las leyes que modifiquen o replacen las normas referidas, y en la demás normativa aplicable.

4.2.2 Marco Legal Aplicable al Contrato

Cada uno de los contratos que se suscriban al finalizar la licitación pública constituirán un elemento administrativo sujeto no solo a las normas, principios y procedimientos previstos en sus respectivos contratos, sino también a todos aquellos previstos en la normativa vigente, particularmente a lo dispuesto en las Leyes N°18.059, N°18.696, N°18.290, N°19.040, N°19.880 y N°20.378, en conjunto con los Decretos con Fuerza de Ley N°343 de 1953, y N°279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda, así como a los reglamentos dictados conforme a dichos cuerpos legales.

Al Operador le serán aplicables las disposiciones vigentes y las que se dicten en el futuro en relación con las condiciones de operación de los servicios de transporte remunerado de pasajeros, así como aquellas referidas al cumplimiento de normas técnicas y de emisión de contaminantes, las que serán consideradas como parte integrante de los respectivos contratos de operación.

4.3 Mejoras a la Red de Servicios

Teniendo presente las necesidades de las personas usuarias del Sistema recogidas a través del proceso de Diálogos Participativos y la Consulta Ciudadana online realizada en todas las comunas del Gran Valparaíso durante el año 2023, la información disponible de la operación a lo largo del tiempo y el Plan Maestro de Transporte Público (2021) realizado por SECTRA, se realizaron algunos ajustes a la red de servicios actuales, manteniendo en su gran mayoría la

mallas estructurales. Incorporando nuevos servicios y ajustes tácticos que se justifiquen por temas de conectividad y accesibilidad al transporte público.

4.3.1 Nuevas Coberturas

La expansión urbana de la conurbación durante los últimos años ha generado sectores en los cuales el sistema de transporte público, con su red actual, entrega servicios con una larga distancia de caminata del punto de parada más cercano. Para el presente proceso, la nueva red propone espacios de mejora e incluye propuestas que buscan expandir la cobertura hacia parte de estos sectores de la ciudad. Se espera contar con 20 servicios nuevos de los cuales 8 corresponden a nuevas coberturas y accesibilidad al transporte público en horarios diurnos y 12 servicios en horarios nocturnos.

A continuación, se presenta el detalle de la red completa, a nivel geográfico, indicando los lugares con nuevas coberturas y una vista en detalle de cada uno de los sectores pertinentes:



Figura 4: Sectores sin cobertura en red actual

4.3.2 Distribución referencial de las Unidades de Servicios

La agrupación de las Unidades de Servicios responde a condiciones técnicas (accesibilidad, patrones de viaje, entre otros), y al balance y atractivo económico de éstas. Para su construcción, se están evaluando diversos indicadores operacionales y la contabilización de la demanda respectiva.

A continuación, se muestran imágenes referenciales respecto a la distribución de los recorridos en las nuevas Unidades de Servicios².

² Esta malla de recorridos podrá sufrir modificaciones menores previo a la publicación de las bases de licitación.



Figura 5: Unidades de servicio 1 y 2

En la siguiente tabla se presenta, a modo referencial, el número de servicios de cada unidad y los kilómetros comerciales por mes, correspondientes a cada Unidad:

Unidad de Servicios	Nº de Servicios	Kilómetros Comerciales Mensuales [Millones de kilómetros /mes]*
1	24	1,7
2	17	1,8
Total	41	3,5

* Considera 21 días laborales, 4 sábados y 5 domingos

Tabla 1: servicios y km comerciales referenciales mensuales por unidad de servicios

4.4 Proceso de Elaboración y Ajuste del Programa de Operación

En un área con la extensión y magnitud como la del Gran Valparaíso, se requiere una oferta de transporte público suficientemente flexible, para que sea capaz de adaptarse a las nuevas necesidades del territorio. El Programa de Operación, en adelante también "PO", es el instrumento que define y regula las condiciones y características de los servicios que el Operador debe prestar en el marco del contrato de operación, y por tanto sobre la base del PO se mide el grado de cumplimiento del contrato en materia operacional. En este se describen los aspectos estructurantes de la planificación, tales como:

- Trazados.
- Paradas utilizadas por los servicios.
- Oferta de transporte.
- Horarios de operación.
- Definición de los puntos de control para medición de regularidad y puntualidad.
- Zonas de espera segura (en el caso que aplique)

Este proceso de licitación considera importantes cambios en el proceso de elaboración y modificación de los PO, así como en la definición de los roles y responsabilidades, tanto del Operador de Buses como del Ministerio y/o de la Secretaría Regional de Transportes y Telecomunicaciones.

El PO se estructura sobre un PO Inicial, el que a su vez, se construirá sobre el PO Base del proceso de licitación. Los procesos para la elaboración y aprobación del PO se regularán en instructivos asociados a los contratos, identificando sus principales etapas y los plazos correspondientes.

En días o periodos en que el comportamiento de la demanda lo justifique, como es el caso de fiestas patrias, navidad, entre otros, el PO podrá ser reemplazado por otros ajustados específicamente para esos días o periodos. En particular, también se podrán definir estacionalidades como para los meses de enero y febrero, en donde se podrá ajustar la oferta de transporte a los requerimientos de demanda.

Adicionalmente, para eventos particulares pero conocidos, como partidos de alta convocatoria, eventos musicales, festivales, etc., se podrán adicionar Programas de Operación Especial, que establecerán expediciones a realizar en periodos específicos para responder a determinados eventos, reforzar servicios ya existentes (servicios de apoyo) y solicitar salidas adicionales o inyecciones no programadas para reforzar servicios contemplados en el Programa de Operación vigente.

Por razones de interés público, bien común y/o para asegurar la continuidad de los servicios de transporte público, el PO vigente podrá:

- Modificarse de oficio por el Ministerio o a solicitud del Operador. Las modificaciones podrán ser transitorias o permanentes y se aprobarán e implementarán de acuerdo con los procedimientos definidos en las bases de licitación y el contrato respectivo.
- Incorporar, mediante un proceso concursal, la prestación de uno o más servicios nuevos, que podrían implicar la incorporación de buses adicionales o la incorporación de uno o más servicios existentes en el Sistema que deban ser reasignados. Dicho concurso se efectuará conforme al proceso regulado en las condiciones de operación respectiva.

4.5 Esquema de Pago

Con el objetivo de alinear correctamente los incentivos de los Operadores con los intereses propios del Ministerio, así como para velar por una correcta ejecución del Programa de Operación, se diseña un modelo de pago que permitirá resguardar el cumplimiento de la oferta establecida en el PO e incorpore incentivos y descuentos vinculados directamente a la calidad de servicio entregada, la que será medida a través de diferentes indicadores.

Los ingresos de los Operadores, provenientes de la prestación de los servicios de transporte, se pagarán de acuerdo con las especificaciones establecidas en el contrato, a través de un proveedor del Servicio Complementario de Administración Financiera del Sistema.

4.5.1 Fórmula de Pago

El pago al Operador por los servicios de transporte estará compuesto por 4 factores, los que se indican a continuación:

- i. El primero estará determinado por el producto entre las transacciones y el precio por pasajero transportado.
- ii. El segundo factor estará determinado por el producto entre los kilómetros con derecho a pago y el precio por kilómetro de la Unidad de Servicios.

Para este segundo factor, se definirá en los contratos de operación un indicador que resguardará simultáneamente el cumplimiento tanto de la oferta programada, como la capacidad de transporte por cada servicio-sentido-periodo del sistema. De esta manera, este indicador será condicionante en el pago de este segundo factor.

- iii. El tercer factor estará asociado a un monto que se adicionará o se descontará por el Cumplimiento de Indicadores, compuesto por los mecanismos de aseguramiento de calidad, previstos en las condiciones de operación.
- iv. El cuarto factor corresponde a montos adicionales por otros conceptos, en los casos que corresponda, tales como:
 - a. Pago por buses asociados a contratos de provisión: El Operador tendrá derecho a un pago mensual por cada uno de los buses que opere en el marco de un contrato de provisión, para el solo efecto de hacer frente al pago de las cuotas o canon de rentas pertinentes.
 - b. Pago por terminales adicionales. El Operador tendrá derecho a recibir un pago mensual correspondiente a las cuotas por terminales adicionales—si los tuviere— de conformidad a los valores ofertados. Estos valores se pagarán durante la vigencia del contrato, sujeto a la condición de que el Operador utilice estos terminales en su operación.
 - c. Pago por efectos de un mecanismo de ajuste a los ingresos, en base a un índice de pasajeros por kilómetros de la Unidad de Servicios.
 - d. Pago por efectos de generar una reducción en los índices de evasión en el sistema.
 - e. Pago por el uso de las vías tarifadas y por el uso de infraestructura concesionada o no concesionada que impliquen cobros en el marco del cumplimiento del Programa de Operación, según corresponda.
 - f. Otros pagos asociados a requerimientos específicos del Ministerio, mecanismos de ajustes de ingresos u otros derivados del proceso de restablecimiento de la ecuación contractual.

Los dos primeros factores (numerales i y ii), sumados, conformarán el ingreso base del Operador.

Cabe destacar que en las condiciones de operación respectiva se incorporará una regulación para enfrentar situaciones excepcionales no imputables a los Operadores, que afecten gravemente la operación de los servicios de transporte y, por tanto, los ingresos que les correspondería percibir. Para hacer efectivo lo anterior, el MTT, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, considerando los antecedentes que obren en su poder, calificará la existencia de una grave afectación de la operación de los servicios de transporte.

4.5.2 Indicadores de Calidad de Servicio

En este proceso de licitación se modificarán los actuales indicadores de calidad y el esquema de incentivos asociado a estos. En los nuevos contratos no solo se contemplará la posibilidad de generar descuentos a los operadores producto de incumplimiento en los estándares definidos para cada indicador, sino también la posibilidad de recibir premios cuando la operación cumpla y exceda ciertos umbrales de calidad establecidos.

El monto asociado a los premios o descuentos del Operador dependerá de la medición de los siguientes indicadores:

1. *Indicadores de Regularidad y Puntualidad (IRP)*

Una dimensión vital en la calidad del transporte público es aquella que guarda relación con los tiempos de espera que deben enfrentar los usuarios y usuarias producto de la operación de los servicios. Así, este indicador mide cómo se desempeñan las empresas operadoras en este plano, el que se compone de dos sub indicadores: Indicador de Puntualidad e Indicador de Regularidad. Cada servicio-sentido-periodo será medido exclusivamente con uno de ellos.

El Indicador de Puntualidad podrá ser utilizado en aquellos servicio-sentido-periodos en que la cantidad de expediciones programadas por hora estén por debajo de un cierto umbral de oferta programada, ya que en estos casos, interesa que los buses cumplan los horarios fijos de pasada determinados en los PO, de tal modo que usuarios y usuarias puedan organizar y planificar sus viajes evitando largos tiempos de espera. Así, el Indicador de Puntualidad busca precisamente medir la puntualidad de pasada de los buses por distintos puntos de control ubicados en la ruta, de acuerdo a las horas de paso determinadas en los PO.

Por otra parte, el Indicador de Regularidad buscará medir la regularidad de los intervalos observados entre las expediciones, en los distintos puntos de control ubicados en la ruta propendiendo a cautelar su variabilidad y cobertura horaria en los periodos de operación. Adicionalmente, se plantea una nueva formulación para este indicador, cuyo objetivo es reducir la correlación con el número de salidas programadas por periodo, de manera de propender a un indicador que recoja únicamente el efecto de regularidad, consiguiendo una mejor y más fácil interpretación del indicador y con ello una gestión de flota más eficiente.

2. *Indicador Calidad de Atención (ICA)*

El objetivo de este indicador es medir la calidad del servicio de transporte público, en dimensiones que no son recogidas por los indicadores antes mencionados. Para ello, el ICA evaluará una lista de distintos atributos que, en síntesis, describen la calidad de conducción ofrecida por los choferes, la mantención de los vehículos y la seguridad del servicio. Se establecen dos sub indicadores: ICA en ruta e ICA en terminal.

El ICA en ruta, como su nombre lo señala, será medido mientras el bus se encuentre operando en los distintos servicios, mediante pasajeros incógnitos o cualquier otro mecanismo que el Ministerio determine. En este sentido se evaluarán los aspectos que tengan que ver con la conducción y operación del bus en general: conducción del bus sin movimientos bruscos ni frenazos; respeto irrestricto de las señales y leyes de tránsito; detención del bus en los sitios destinados para ello y en paradas autorizadas; apertura y cierre de puertas en los instantes oportunos; letreros indican la información correcta; entre otros.

El ICA en terminal se medirá con visitas de inspectores a los terminales, donde se evaluarán los aspectos asociados al estado de los buses y su funcionamiento: mantención de los vehículos y estado de sus distintos componentes (espejos, neumáticos, puertas y ventanas, letreros, luminarias y luces, etc.); limpieza al interior y exterior del bus; funcionamientos mecánicos; etc.

3. *Indicador de Percepción Usuaría*

La percepción de las personas usuarias respecto del nivel de servicio, es también un fiel indicador del desempeño de los operadores de transporte. Además, es relevante que existan los espacios en donde usuarios y usuarias del Sistema cuenten con un canal a través del cual puedan manifestar sobre su experiencia de viaje, inquietudes y observaciones, permitiendo no solo una mejor gestión del propio Sistema, sino que también permitiendo desarrollar un sentido de pertenencia sobre el mismo. Así, su participación e interacción son claves para el óptimo funcionamiento del transporte público.

Por ello, se contempla un eventual sistema de captura de información periódica (al menos anual) que permita conocer las percepciones de las personas usuarias, y cuyos resultados sean registrados en un indicador específico que revele el desempeño de los operadores en este plano. Se espera que dicho indicador tenga un esquema de incentivos asociado ante cumplimientos satisfactorios sobre un cierto umbral definido en las bases de licitación.

4.5.3 Criterios de validez de las distintas expediciones

Para velar por la correcta provisión del servicio, el Ministerio supervisará la operación verificando la validez de las expediciones bajo distintos criterios. Se considerará válida aquella expedición comercial en que se ejecutó el servicio-sentido, cumpliendo el trazado establecido en el PO desde su inicio hasta su fin, a una velocidad no superior a la establecida por el MTT, realizado por un bus con su certificación de mantenimiento aprobada y que se detuviera correctamente a lo largo de la ruta cuando las personas usuarias lo necesitaran, entre otros elementos.

El MTT considerará válidas aquellas expediciones que, pese a no cumplir íntegramente con los aspectos indicados precedentemente, se encuentren comprendidas en alguna de las siguientes situaciones:

- a. Obedezcan a una instrucción del Ministerio o cuenten con su autorización,
- b. Deriven de situaciones de caso fortuito o fuerza mayor, debidamente calificadas por el Ministerio
- c. Se trate de expediciones que, por su horario y/o naturaleza, presenten una baja tasa de pasajeros o equivalente a cero,
- d. Sean realizadas con un bus considerado como flota auxiliar, con autorización del Ministerio.

Esta validación de las expediciones se realizará de acuerdo con lo establecido en las nuevas condiciones de operación.

Cabe destacar que se reconocerá la existencia de eventos exógenos en el cálculo de los indicadores, pues se entiende que existen circunstancias, de naturaleza excepcional, cuyo impacto en la 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.

Para abordar este aspecto, en las condiciones de operación se establecerá un procedimiento que identifique tales eventos y establezca un sistema para incorporar en el cálculo de los índices de calidad y desempeño los ajustes necesarios, con el fin de reducir el efecto de dichos eventos en los resultados del Operador.

4.6 Flota de Buses

4.6.1 Buses con tecnologías cero emisiones

En el contexto de la lucha contra el cambio climático, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el Ministerio de Energía y el Ministerio de Medio Ambiente desarrollaron la Estrategia Nacional de Electromovilidad 2017-2021³, que considera como pilar fundamental la inclusión de la Electromovilidad en el transporte público del país. Uno de los objetivos de esta Estrategia es delinear las acciones que Chile debe tomar en el corto y mediano plazo para lograr que el 100% de las nuevas incorporaciones al transporte público urbano sean vehículos cero emisiones al 2035, y que para el año 2040, la totalidad de las flotas que componen los sistemas de transporte público sean de cero emisiones, aportando de esta manera a las metas de eficiencia energética y mitigación de gases de efecto invernadero, contribuyendo a mejorar la movilidad y la calidad de vida de las personas y a potenciar la presencia del país como líder regional en la materia. Cabe destacar que durante el año 2023 se publicó la “Hoja de Ruta para el avance de la Electromovilidad en Chile”, explicitando acciones concretas al año 2026 para masificar el uso de esta tecnología y dar cumplimiento a lo explicitado en la Estrategia Nacional de Electromovilidad.

En línea con lo anterior, las bases de la licitación descrita en este documento propenderán a exigir la mayor cantidad de buses eléctricos posible, siempre y cuando las factibilidades de suministro eléctrico, condiciones geográficas y físicas de operación lo permitan. La experiencia ha demostrado que los vehículos eléctricos permiten incorporar mejoras en la calidad de los servicios de transporte ampliamente valoradas por las personas, tales como, la reducción en la emisión de gases de efecto invernadero, menor nivel de ruido, mejores condiciones que incentivan el interés e inserción de conductores y conductoras al sistema, entre otras.

4.6.2 Conformación de la flota

El Operador de buses deberá utilizar la flota necesaria para prestar los servicios de transporte exigidos en el PO, cumpliendo los estándares de calidad que defina el Ministerio en las respectivas bases de licitación. Para estos efectos, el Operador deberá conformar su flota, con buses nuevos de alto estándar, respecto de los cuales debe tener al menos un título que lo habilite para usar dichos buses en la prestación de los servicios de transporte.

Los buses nuevos deberán ser de tecnología de propulsión eléctrica o Diesel estándar Euro VI, y deberán ser de clase A1, A2, B1 o B2, según lo que se establezca en el Programa de

³ https://energia.gob.cl/sites/default/files/estrategia-nacional-electromovilidad_ministerio-de-energia.pdf

Operación Base. Cabe destacar que, para algunos servicios específicos, se exigirá que los buses sean de entre 7 y 8 metros de largo, según el requerimiento de las vías por donde circulen los servicios correspondientes.

Por otro lado, los instrumentos jurídicos que regulan la prestación de los servicios de transporte en el área regulada reconocen el derecho de los Operadores de Buses para celebrar cualquier contrato que los habilite para, a lo menos, usar, y gozar de los bienes necesarios para prestar dichos servicios. Si estos contratos son sometidos a la revisión y aprobación del Ministerio, pasan a denominarse "Contratos de Provisión". Los efectos que se producen tras la aceptación de un contrato de provisión son los siguientes:

- a. Los derechos y obligaciones que emanan de los contratos de provisión se elevan a la categoría de bienes afectos al Sistema.
- b. El MTT se obliga de manera irrevocable e incondicional a exigir en las bases de licitación y/o en los contratos para el período inmediatamente siguiente, según corresponda, la aceptación de la cesión del contrato de provisión, si le fuere ofrecido, sujeto a la condición de que los bienes objeto de dicho contrato de provisión se encuentren en correcto estado de conservación, atendida su antigüedad y uso.

La flota operativa base (FOB) y la flota de reserva (FR) del Operador se conformarán, según se establezca en las bases, de buses nuevos, los que se deberán disponer por parte del Operador, cumpliendo los requerimientos mínimos establecidos por el Ministerio, a través de la figura de contratos de provisión. La FOB corresponderá al conjunto de buses suficientes para operar los servicios considerados en el PO, utilizados en el ejercicio regular de la actividad de las condiciones de operación, y la FR corresponderá a buses adicionales que el Operador debe tener por sobre la FOB, con el fin de reemplazar los buses de la FOB cuando alguno de éstos no se encuentre en condiciones de operar, por ejemplo por labores de mantenimiento. El Operador deberá definir el tamaño de la flota de reserva, considerando que ésta deberá corresponder como mínimo a un 10% de los buses de la flota operativa base, durante todo el período de su contrato, salvo previa y expresa autorización del MTT, debidamente fundada.

Los operadores podrán también contar con una flota auxiliar de buses, nuevos o usados, financiada por ellos, siempre y cuando cumplan con ciertos estándares mínimos establecidos por el Ministerio. Estos buses podrán ser utilizados en casos excepcionales previa aprobación de la autoridad.

4.6.3 Mantenimiento de la Flota

El Operador será responsable de realizar el mantenimiento preventivo y correctivo de todos los buses que compongan su flota de conformidad a los planes y procedimientos de mantenimiento establecidos por los fabricantes, como también mantenerlos en correcto estado de conservación y seguridad durante toda su vida útil. En caso de que el mantenimiento este centrado en la confiabilidad, los planes deberán estar certificados por el fabricante. Deberá a su vez, realizar todas las acciones complementarias señaladas en los contratos de provisión. El mantenimiento de los buses se sujetará especialmente a la obligación de certificación del mantenimiento por parte de un tercero.

4.7 Proponentes

Los principios que inspiran la celebración y ejecución de estas nuevas condiciones de operación tienen por finalidad satisfacer el interés público y propender a la prestación de un servicio de transporte público eficiente, confiable, seguro y de calidad. Uno de los elementos relevantes para conseguir dicho fin es promover un alto nivel de competencia en el proceso de licitación.

Los proponentes deberán ser personas jurídicas o consorcios cuyos integrantes sean personas jurídicas, las que podrán no estar constituidas en Chile al momento de presentar la oferta. Sin embargo, en caso de resultar adjudicadas, deberán constituirse en Chile como sociedad de capital de propósito único con capital suscrito y pagado. La sociedad que se constituya deberá contemplar que el objeto social sea exclusivamente la prestación del servicio público de transporte urbano remunerado de pasajeros y pasajeras mediante buses en el Sistema de Transporte Público del Gran Valparaíso. Las bases establecerán los antecedentes corporativos que se deberán presentar en caso de que sean personas jurídicas, consorcios o personas jurídicas extranjeras, junto con las inhabilidades para ser oferentes.

Los adjudicatarios no podrán estar relacionados, en los términos del artículo 100 de la Ley N°18.045, con ningún prestador de servicios complementarios del Sistema.

La sociedad deberá constituirse con un capital suscrito mínimo, que deberá ser íntegramente pagado de conformidad a lo establecido en las bases de licitación, para asegurar la puesta en marcha de los servicios y el respaldo financiero necesario para la prestación de los servicios en el futuro.

Adicionalmente, respecto a los buses, los proponentes deberán contemplar como parte de sus ofertas una declaración jurada con el compromiso de que los buses cumplirán a cabalidad con las especificaciones técnicas contenidas en las bases de licitación, y que suscribirán los documentos pertinentes para dar cumplimiento a la obligación de suscripción de contratos de provisión. Luego, posterior a la adjudicación y previo a la firma de los contratos, deberán presentar un compromiso suscrito con los distribuidores de buses que cumpla con lo declarado en las ofertas adjudicadas, relativo a las cantidades de buses, los valores de cuota de flota, y las características de eficiencia energética, además de otros elementos que se encontrarán detallados en las bases de licitación.

4.8 Criterios de Evaluación

Las ofertas presentadas en el marco de la licitación serán evaluadas por una Comisión, que será la encargada de analizar las propuestas técnicas y económicas, de acuerdo con las etapas y criterios de evaluación que se describan en las bases de licitación.

La evaluación de las propuestas comprenderá tres etapas consecutivas. La primera de ellas corresponderá a una Evaluación de Admisibilidad, seguida de una Evaluación Técnica, y posteriormente, con aquellas ofertas que pasen el corte en función del Puntaje Técnico Mínimo

definido en las bases, se hará una Evaluación Económica. Esta última evaluación se hará en función del Valor Económico de cada una de las ofertas y se adjudicará cada Unidad de Servicios, a la oferta que haya obtenido el menor valor económico, siempre que se cumpla con las restricciones de adjudicación que se establezcan.

La Evaluación Técnica considerará los siguientes aspectos:

i) Experiencia en transporte de pasajeros mediante buses

Este criterio busca evaluar si el proponente tendrá la capacidad de administrar una flota del tamaño que el negocio requiere, tanto desde el punto de vista de la operación como de la mantención y cuidado de la misma. Este criterio se determinará mediante la suma de los puntajes que se obtengan de la evaluación de los siguientes subcriterios:

- a) **Experiencia general en transporte** de pasajeros y pasajeras mediante buses durante un período determinado,
- b) **Experiencia específica en transporte público urbano** de pasajeros y pasajeras mediante buses en un período determinado.

ii) Gasto promedio anual en personal

Con el objeto de cumplir con el mandato del artículo 3° inciso 6° de la Ley N°18.696, se otorgará un mayor puntaje a aquellas ofertas que consideren un mayor gasto promedio mínimo anual en personal de operación.

iii) Eficiencia energética

Este criterio se enfoca en evaluar el consumo de combustible y la eficiencia operativa de los buses ofertados, con el objetivo de minimizar el impacto ambiental y los costos operativos. La evaluación de la eficiencia energética es fundamental para promover el uso de vehículos más sostenibles y reducir la huella de carbono en el transporte público.

iv) Incorporación de personal femenino de conducción

Se busca con este criterio potenciar aspectos de equidad de género en el personal de las empresas del sistema de transporte público. En este sentido, se otorgará un puntaje por cantidad de personal femenino de conducción que considere el Oferente, quien deberá considerar un mínimo establecido mediante bases. Obtendrá el máximo puntaje la propuesta que contemple el mayor porcentaje de personal femenino de conducción, y el resto de las propuestas obtendrá un puntaje de manera proporcional. Cabe destacar que la incorporación de dicho personal femenino será gradual durante la ejecución del contrato, según se establezca en las condiciones de operación.

Con estos criterios técnicos, y en función de los elementos y ponderaciones que el Ministerio determine por bases, solo pasaran a la Evaluación Económica aquellas ofertas que tengan un Puntaje Técnico igual o superior a un mínimo definido.

La Evaluación Económica, por su parte, considerará la determinación de un Valor Económico para cada oferta, en base a las variables de licitación y parámetros específicos definidos por el Ministerio. Esta evaluación se estructurará sobre la base del precio por kilómetro de operación, la cantidad de buses y el valor de la cuota de estos buses y, según corresponda, el valor de la suma de las cuotas por terminales adicionales.

Finalmente, la Comisión considerará el Valor Económico de cada oferta, a fin de determinar las aquellas que corresponda adjudicar. En caso de empate, se establecerán reglas de desempate para los oferentes de manera que estas sean transparentes y objetivas. El Ministerio explicitará las ponderaciones y los criterios para el cálculo de los puntajes al momento de la publicación de las bases de licitación.

5

Principales obligaciones del contrato

Conforme se ha señalado, el modelo de operación del Sistema se reestructurará con el objeto de facilitar su continuidad operacional, diversificar los riesgos operacionales y financieros, generar competencia en las licitaciones, y mejorar la calidad de los buses y del servicio prestado.

Esta reestructuración se construye a partir de dos elementos principales: la provisión de buses que serán bienes afectos al sistema a través de contratos de provisión, y mediante la separación del servicio de transporte, que recaerá en los Operadores, del suministro de los terminales, que recaerá en el regulador.

Este nuevo modelo exige que los deberes y derechos entre el Operador y el regulador queden detallados con precisión, de manera que se configuren adecuadamente las relaciones que surgirán en el uso de la infraestructura.

Se detallará con mayor precisión en los contratos los alcances y la forma en que estos deben relacionarse en torno al uso correcto y eficiente de la infraestructura que el regulador proveerá.

5.1 Principales Obligaciones del Operador

Corresponderá al Operador prestar los servicios de transporte y definir los criterios de gestión y administración necesarios para alcanzar una ejecución de calidad de dichos servicios durante toda la vigencia del contrato.

La principal obligación del Operador consistirá, por cierto, en prestar los servicios con los estándares de calidad, permanencia, continuidad y seguridad que se establezcan en el contrato. Además, como se mencionó, el Operador deberá participar en la elaboración del PO, dar cumplimiento al mismo y ejecutar la operación de los servicios en la forma prevista, con el fin de entregar un servicio conforme a los estándares establecidos en las nuevas condiciones de operación.

Corresponderá al Operador, asimismo, efectuar el control de la operación, presentar medidas o procedimientos que permitan mejorar y/o restablecer la calidad de los servicios, y desarrollar planes o protocolos de acción destinados a velar por el cumplimiento de los indicadores de calidad.

En materia de evasión, deberá cooperar con la autoridad y realizar todas las acciones y/o gestiones en el marco de sus facultades tendientes a reducir los índices relativos a esta materia, respetando la normativa vigente y las instrucciones que al efecto emita el MTT.

El contrato regula, además, obligaciones para el Operador respecto a la tenencia de los buses y su mantenimiento, junto con la obligación de contratar a un tercero no relacionado que realice las labores de certificación de mantenimiento de acuerdo a las pautas de los fabricantes.

Una vez finalizado el plazo del contrato, el Operador, en el caso que aplique, deberá restituir los buses de acuerdo con las instrucciones que al efecto imparta el MTT. Será responsabilidad del Operador entregar los buses en correcto estado de conservación, atendida su antigüedad y uso.

En materia de infraestructura, corresponderá a los Operadores, entre otras obligaciones, administrar, operar y mantener los terminales, los centros de carga y la infraestructura de carga instalada.

También serán parte de sus obligaciones, mantener en buenas condiciones el equipamiento tecnológico dispuesto en terminales, y aquel embarcado en los buses, así como todos aquellos elementos necesarios para el correcto funcionamiento de los servicios complementarios tecnológicos.

El contrato establecerá expresamente una serie de obligaciones respecto al personal del Operador, entre ellas y principalmente, la de pagar las remuneraciones, cotizaciones laborales, previsionales y de salud, así como los elementos de toda índole que correspondan al personal del Operador, de conformidad a la normativa vigente aplicable. Se exigirá, además, la implementación de capacitaciones, así como el desarrollo de políticas de salud y seguridad en diversas áreas y la obligación de provisionar los recursos necesarios para responder de las indemnizaciones laborales que, eventualmente, deba satisfacer al término del contrato.

El Operador deberá, asimismo:

- Obtener las certificaciones que indique el contrato en los plazos correspondientes.
- Cumplir y respetar las instrucciones y procedimientos que, de acuerdo con la normativa vigente y a lo previsto en el contrato, dicte el Ministerio.
- Suscribir los actos jurídicos correspondientes y mantener el vínculo con los prestadores de servicios complementarios.
- Proporcionar al Ministerio toda la información que éste requiera acerca de la ejecución del contrato y las obligaciones que éste impone.
- Otorgar libre acceso al MTT a todos los antecedentes y bienes muebles o inmuebles que sean necesarios para su labor de control del cumplimiento de las obligaciones, así como para obtener información relevante para el Sistema.

6

Transición e implementación

La implementación de nuevas condiciones de operación requerirá contar con un período de transición desde los actuales prestadores de servicios a los nuevos Operadores que resulten adjudicados, con el fin de velar porque los nuevos Operadores puedan comenzar la provisión de los servicios de forma óptima y así no afectar el nivel de servicio que se entrega a los usuarios y usuarias, velando siempre por la continuidad de los servicios.

El proceso de cambio de Operadores y comienzo de los nuevos servicios comprenderá, a lo menos, las siguientes etapas:

6.1 Planificación

Una vez suscritos los contratos, el MTT establecerá una mesa de trabajo con los nuevos Operadores, donde participarán los Operadores salientes y otros actores involucrados en la implementación, para planificar el proceso de traspaso de servicios. Para ello, cada Operador deberá nominar a un Encargado de Transición e informar el nombramiento al MTT, quien deberá tener las facultades necesarias para actuar en este proceso de transición, siendo sus decisiones y acciones vinculantes para el Operador.

Durante este período de transición, los nuevos Operadores deberán entregar una propuesta de Plan de Puesta en Marcha, donde propondrán la fecha en que comenzarán a operar cada uno de sus servicios según lineamientos que entregará previamente el Ministerio. Este plan deberá contemplar la organización de los buses y su distribución entre los terminales del Operador, la gestión para el traspaso y habilitación de terminales, así como las gestiones para la contratación y capacitación del personal de conducción y mantención. Los planes de los Operadores serán revisados por el Ministerio, el que los podrá modificar y complementar.

Sobre la base de los planes de puesta en marcha entregados por los nuevos Operadores, el MTT establecerá los plazos, alcances y responsables para cada una de las tareas a ejecutar. En este sentido, corresponderá al MTT aprobar el plan e instruir las fechas definitivas para el inicio de los servicios. Del mismo modo, el MTT regulará la actuación coordinada de los distintos actores, con el objetivo de planificar el proceso de traspaso de buses, terminales y servicios entre los Operadores de Buses salientes y los nuevos Operadores, y el proceso de puesta en marcha de los servicios.

Adicionalmente, los Operadores y el Ministerio deberán desarrollar el Programa de Operación Inicial, de conformidad a los procedimientos establecidos en las condiciones de operación para su elaboración.

6.2 Ejecución de la puesta en marcha de los servicios

El Ministerio supervisará la ejecución del Plan de Puesta en Marcha, mediante un seguimiento de los hitos definidos en la planificación, tales como contratación y capacitación de personal, implementación y/o traspaso de instalaciones, recepción de buses, instalación de equipamiento en buses, entre otras acciones necesarias para la correcta puesta en marcha de los servicios.

Será obligación del Operador poner en marcha o iniciar la prestación de los servicios en la oportunidad y forma prevista en el Plan de Puesta en Marcha aprobado por el MTT.

El MTT podrá modificar la puesta en marcha de los servicios, mediante acto administrativo fundado, con el objeto de realizar una adecuada transición desde los actuales contratos de otorgamiento de subsidio del Perímetro de Exclusión a los nuevos Operadores. Por lo anterior, se podrá considerar el inicio parcial o total de los servicios, siempre que lo anterior permita cautelar una correcta implementación sin afectar la calidad de servicios que se entrega a las personas usuarias de transporte.

En el período de puesta en marcha de los servicios se medirá el cumplimiento de los indicadores de calidad de servicio que establezcan las condiciones de operación. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá establecer rebajas en la aplicación de los descuentos a los indicadores durante este periodo de acuerdo con lo que establezcan las condiciones de operación.

6.3 Información a las personas usuarias

El MTT será responsable de elaborar y ejecutar un plan de difusión de información a usuarios y usuarias, que comenzará con una anticipación a definir previo a la puesta en marcha de la prestación de servicios por parte del nuevo Operador. Este plan considerará información en paraderos de los servicios involucrados, páginas web, volantes para la ciudadanía, entre otros soportes de información.

Se informará sobre cambios en los servicios, cambios de recorrido, denominación y frecuencia, además de informar sobre el nuevo diseño de buses, formato de la información en buses, paraderos y estaciones de transferencia, y canales para requerimientos y reclamos. Este plan se mantendrá, por un período a definir, luego del inicio de la puesta en marcha de los nuevos servicios.

7

Observaciones y comentarios

El proceso de consulta pública se iniciará con la publicación en la página web de la DTPR, (www.dtp.r.gob.cl), del contenido esencial de las Bases de Licitación, expuesto en el presente documento.

En el referido proceso podrán participar y entregar sus observaciones cualquier persona, natural o jurídica, que tenga interés en la Licitación Pública de la conurbación del Gran Valparaíso para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mediante Buses. De esta manera, las personas podrán entregar sus consultas, observaciones y sugerencias al Contenido Esencial de las Bases, por un plazo de 15 días hábiles desde la fecha de publicación del presente documento en el sitio web respectivo. Las observaciones se podrán entregar a través del sitio web, donde se dispondrá de un formulario especialmente habilitado para ello.

Las observaciones recibidas por el canal oficial se tendrán presentes para el desarrollo del contenido final de las Bases de Licitación de la conurbación del Gran Valparaíso para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mediante Buses, pese a no ser vinculantes. Por lo anterior, el contenido de los antecedentes expuestos en el presente documento podrá variar en el texto de las bases de licitación, considerando los comentarios, observaciones y sugerencias que se reciban de la ciudadanía al término del periodo de consulta, como también producto del análisis o estudios internos o externos que se realicen para tales propósitos, con el objeto de dar cumplimiento a uno de los principios fundamentales que inspiran el desarrollo de este trabajo, esto es, realizar un proceso técnico y ciudadano que permita dotar a la conurbación del Gran Valparaíso de un transporte público eficiente, seguro y de calidad.

Contenido ESENCIAL

Licitación del Sistema de
Transporte Público Mayor del
GRAN VALPARAÍSO



División de
Transporte
Público
Regional

Ministerio de
Transportes y
Telecomunicaciones

Gobierno de Chile