



**APRUEBA RESPUESTAS A LAS CONSULTAS DE LAS BASES DE CONCURSO PARA LA CONTRATACIÓN DEL OTORGAMIENTO DE SUBSIDIO PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y PASAJERAS MEDIANTE BUSES ELÉCTRICOS EN PERÍMETRO DE EXCLUSIÓN DE LA LEY N° 18.696, PARA LA OPERACIÓN EN LA CIUDAD DE OVALLE, EN EL MARCO DEL PROGRAMA ESPECIAL DE FOMENTO A LA ELECTROMOVILIDAD.**

**VISTO:** Lo dispuesto en el Decreto Ley N° 557, de 1974, del Ministerio del Interior; el D.F.L. N° 279, de 1960 y el D.F.L. N° 343, de 1953, ambos del Ministerio de Hacienda; la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, N° 18.575, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el D.F.L. N° 1-19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la Ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros; el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; el Decreto Supremo N° 4, de 2010, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y Hacienda, que Reglamenta el Programa de Apoyo al Transporte Regional; el Decreto N° 36 de 2024, y la Resolución N° 24 de 2024, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución N° 7 de 2019 y N° 14 de 2022, ambas de la Contraloría General de la República; y demás normativa aplicable.

**CONSIDERANDO:**

1. Que, mediante Resolución N° 24, de 25 de abril de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se estableció el perímetro de exclusión de la Ley N° 18.696, para la operación de buses eléctricos en la ciudad de Ovalle, determinando además el área geográfica de aplicación del mismo y aprobando las condiciones de operación que se aplicarán en dicha regulación.

Luego, mediante Decreto N° 36, de 14 de mayo de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se aprobaron las Bases de Concurso para la Contratación del Otorgamiento de Subsidio para la prestación de servicios de transporte público de pasajeros y pasajeras mediante buses eléctricos en el Perímetro de Exclusión en la ciudad de Ovalle, en el marco del Programa Especial de Fomento a la Electromovilidad y hace llamado al mismo.

2. Que, con fecha 15 de noviembre de 2024 se publicaron las referidas Bases de Concurso Público indicadas en el considerando anterior, en la página web de la División de Transporte Público Regional <http://www.dtpr.gob.cl>.

3. Que, de acuerdo a lo establecido en el punto 1.9.2 de las Bases Administrativas del concurso referidas en el considerando anterior, se contempla entre otras, una etapa de "Consultas, Respuestas, Aclaraciones y Modificaciones a las Bases" indicando que "Se recibirán consultas y aclaraciones dentro del plazo establecido en el cronograma del punto 1.9 de las bases administrativas.

*Las respuestas a las consultas y a las solicitudes de aclaraciones serán aprobadas mediante acto administrativo de la Subsecretaría de Transporte totalmente tramitado, según el plazo indicado en el cronograma del punto 1.9 de las bases administrativas”.*

4. Que, durante el periodo de consultas indicado en el punto 1.9.2 de las Bases Administrativas, previamente transcrito, fueron recibidas las preguntas y solicitudes de aclaraciones efectuadas por los interesados en participar en el proceso concursal convocado.

5. Que, atendido lo anterior, resulta procedente aprobar en la parte resolutive de este acto administrativo, las respuestas a las consultas y solicitudes de aclaraciones efectuadas por los interesados en el proceso concursal autorizado mediante el Decreto N° 36, de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

**RESUELVO:**

**1° APRUÉBANSE** las respuestas a las consultas efectuadas a las bases de concurso para la contratación del otorgamiento de subsidio para la prestación de servicios de transporte público de pasajeros y pasajeras mediante buses eléctricos en Perímetro de Excusión de la Ley 18.696, en la ciudad de Ovalle, en el marco del programa especial de fomento a la electromovilidad, cuyo texto se inserta a continuación:

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
1	En las bases solo se especifica una garantía de la batería por 8 años o 800.000 km, ¿qué garantías deben tener los componentes de los buses?	Debe remitirse al Anexo N°9.4 del Decreto N°36 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
2	En el punto 1.6.4, los pasamanos dobles en la zona de acceso se encuentran a 90 y 97 cm de altura respectivamente, ¿es posible modificar la altura a 80 y 100 cm para tener más espacio entre estos?	Debe remitirse al Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
3	En el punto 1.7.6, el DS 82/1993 del MTT establece normas de emisión, las cuales no aplicarían para los buses eléctricos, ¿es posible aclarar este punto?	Solo se considerara la normativa aplicable y/o correspondiente a la tipología del bus solicitado.
4	En el punto 1.8.2 se establecen las dimensiones del espacio reservado para el contador de pasajeros, y en las bases de licitación punto 3.11 se establece que los buses deben incorporar el contador de pasajeros. ¿Se puede aclarar si el contador de pasajeros es obligatorio?	Debe remitirse al punto 3.11 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
5	En el punto 1.8.14, la función de botón de pánico, detección de aceleración, frenadas o giros bruscos, ¿pueden ser realizadas por un equipo complementario al DVR?	Debe remitirse al punto 1.8.14 del Anexo N°3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
6	En el anexo 3 se solicita que el bus posea un DVR, ¿es posible aclarar si este debe poseer conexión a redes móviles/WIFI? de ser así, ¿este puede ser un NDVR?	Debe remitirse al punto 1.8.16 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
7	En el punto 1.8.15, considerando que el puerto USB C es la nueva norma para dispositivos móviles, ¿se pueden incorporar 50% puertos a y 50% puertos C?	Debe remitirse al punto 1.8.15 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
8	En base a los resultados de eficiencia del 3CV para buses clase a1, la eficiencia medida es superior a 1,12 kWh/km para todos los buses certificados, por lo que ningún bus obtendría puntaje en este ítem. ¿Es posible rectificar la tabla de puntajes teniendo en cuenta lo anterior?	Para efectos de la oferta técnica a realizar (Anexo N° 2 de las bases concursales establecidas en el Decreto N° 36/2024), se pueden utilizar las especificaciones técnicas

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
		entregadas por los fabricantes y/o proveedores de flota.
9	Para el número de total de asientos se considera el máximo puntaje para 25 asientos o más, mientras que el estándar red regional solo requiere 24 asientos de pasajeros. ¿Los 25 asientos del puntaje máximo incluyen el asiento del conductor?	En base a lo establecido en el punto 1.11.2.1 del Decreto N° 36 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para efectos del Puntaje por capacidad no se considera el asiento del conductor.
10	En el punto 1.1 se establece que el 3CV verificará la autonomía de los buses, ¿bajo qué ciclo se realizará esta medición?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.1 del Anexo N° 3 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024).
11	En el punto 1.1, se requiere compatibilidad e interoperabilidad de carga entre los buses de la flota y la infraestructura de cara, ¿es posible especificar las características técnicas de los cargadores?	De acuerdo a lo señalado en la Minuta de Centro de carga, son cargadores dobles DC de 150 kW, norma CCS-2. Además, deben considerar el protocolo de comunicación, que será mínimo OCPP 1.6, esto para asegurar la interoperabilidad del sistema de carga con sistemas de administración centrales.
12	En el punto 1.1, ¿qué protocolo de comunicación tendrán los cargadores?	El protocolo de comunicación debe ser mínimo en un OCPP 1.6, de ser recomendable el empleo de OCPP 2.0, esto para asegurar la interoperabilidad del sistema de carga con sistemas de administración centrales.
13	En el punto 1.6.2, respecto al vidrio de seguridad en la cabina del conductor, ¿es posible establecer qué estándar debe utilizarse para verificar esta característica y si es necesario entregar un reporte técnico emitido por una empresa certificadora acreditada o por el fabricante?	Debe remitirse al punto 1.6.2 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
14	En el punto 1.6.3.1, ¿se puede aclarar qué estándar se debe satisfacer para cumplir con la condición ignífuga del acolchado de los asientos y si es necesario entregar un reporte técnico emitido por una empresa certificadora acreditada o puede ser emitido por el fabricante?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.6.3.1 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
15	En el punto 1.6.4, ¿es posible aclarar qué tipo de certificación es necesaria para probar las propiedades anticorrosivas y antimicóticas de los pasamanos?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.6.4 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
16	En el punto 1.6.12, ¿es posible especificar los requerimientos para los timbres diferenciados para los asientos preferentes y silla de ruedas?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.6.12 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
17	En el punto 1.7.1, ¿es un certificado de fábrica suficiente para verificar las propiedades del piso? ¿Qué estándar es requerido? ¿Es el estándar r10 suficiente como estándar de material antideslizante?	La documentación necesaria para corroborar las especificaciones técnicas presentadas en el Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se revisará por el 3CV, en el momento de homologar el tipo de vehículo .
18	En el punto 1.7.2, ¿se exige algún certificado que compruebe el bloqueo de radiación UV A y UV B en los vidrios de la cabina del conductor?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.7.2 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, no obstante el bus deberá homologarse respecto de las bases concursales y especificaciones técnicas descritas

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
		en el anexo previamente mencionado.
19	En el punto 1.7.10, ¿Entre que rangos de altura y ángulo debe ser ajustable el volante?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.7.10 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
20	En el punto 1.8.2, ¿Es posible especificar la posición de las perforaciones para la instalación del equipo de validación?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.8.2 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
21	En el punto 1.8.2, ¿Se puede aclarar si es necesario instalar un validador en la segunda puerta del bus, cuando el bus posee solo una puerta de bajada?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.8.2 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
22	En el punto 1.8.2, ¿Es posible especificar los requerimientos del parlante adicional respecto a las conexiones disponibles que debe tener?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.8.2 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
23	En el punto 1.8.3, las características auto-extinguibles, retardantes al fuego y la no emisión de humos o gases tóxicos en las canalizaciones, ¿Deben ser certificadas?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.8.3 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, no obstante el bus deberá homologarse respecto de las bases concursales y especificaciones técnicas descritas en el Anexo N° 3.
24	En el punto 1.8.5, ¿Se debe entregar algún certificado para la resistencia a la t° y humedad del cableado?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.8.5 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
25	En el punto 1.8.14, ¿Es posible establecer el requerimiento para las características antivandálicas de las cámaras de video?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.8.14 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
26	En el punto 1.8.15, ¿Es posible dar más detalles de a que se refiere uso intensivo y características antivandálicas?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.8.15 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
27	En el punto 1.8.20, ¿Es posible especificar a qué se refiere intensidad de frenada y frenada brusca?, ¿Cuál es la magnitud de intensidad de frenada que determina una frenada brusca?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.8.20 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
28	En el punto 1.8.20, la tasa de sobrerrevoluciones y ralenti no aplican en vehículos eléctricos, ya que no existe el diferencial y caja de transmisión, ¿Es posible rectificar estos requerimientos?	Tratándose de una solicitud y no de una consulta, no procede responder en esta instancia.
29	En el punto 1.8.20. ¿Es posible aclarar cómo se determina la conducción óptima de rendimiento?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.8.20 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
30	En el punto 1.8.20. ¿Es posible aclarar cómo se determina el giro brusco?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.8.20 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
31	En el punto 1.8.20, ¿Es posible aclarar qué tipo de señales visuales y auditivas son requeridas?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.8.20 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
		Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
32	En el punto 1.6.1, ¿Cómo se determinará la capacidad de las puertas de ser selladas y asiladas?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.6.1 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
33	En el punto 1.6.2, ¿Existen medidas mínimas para el compartimiento para documentos del conductor?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.6.2 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
34	En el punto 1.6.3.2, ¿Es posible especificar los rangos de ajuste de inclinación, altura y distancia para el asiento del conductor?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.6.3.2 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
35	En el punto 1.7.4, ¿Se requiere alguna certificación para comprobar las propiedades aislantes de los paneles?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.7.4 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, no obstante el bus deberá homologarse respecto de las bases concursales y especificaciones técnicas descritas en el Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
36	En el punto 1.8.1, se indica que toda instalación a bordo debe considerar a lo menos grado de protección IP54, pero en el punto 1.8.14 se indica que el equipamiento asociado al DVR debe cumplir con IP67, ¿Es posible aclarar este requerimiento?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.8.14 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, donde se indica que "El equipamiento embarcado asociado al servicio deberá contar con protección contra humedad y polvo que cumpla al menos con el Grado de Protección IP67 a excepción del módulo DVR que deberá ser al menos IP54."
37	En el punto 1.8.3, ¿Es necesario disponer de canalizaciones o ductos independientes para cada uno de los dispositivos mencionados teniendo en cuenta de que el canbus abarca todos estos?	Debe remitirse a lo descrito en el punto 1.8.3 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
38	En el punto 1.8.2, la configuración de la cabina del bus no permite instalar la consola de conductor en el lado derecho. ¿Es posible que el espacio reservado de la consola pueda ser en el lado izquierdo de la cabina si la configuración de los espacios no permite instalarla a la derecha?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.8.2 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
39	En el punto 1.8.14, ¿se requiere transmisión de imágenes a tiempo real desde el DVR a los centros de operación de flota u otros?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 1.8.14 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
40	En el punto 1.8.14 de la resolución afecta n° 24 se indica que el DVR debe contar con una capacidad de almacenamiento para 30 días de operación, mientras que en la resolución exenta n° 3668/202 se indica que para el MDVR, la capacidad de almacenamiento debe ser suficiente para 45 días. ¿Es posible aclarar este punto?	La Resolución Exenta N° 3668 de 2021, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en su resuelto quinto, establece la exigencia de 45 días para la unidad de almacenamiento. Para el caso de la tecnología a implementar en los buses del presente proyecto, deberá contar con almacenamiento para 30 días, tal como indican las Condiciones de Operación.

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
41	¿Cuáles son los criterios o condiciones que tendrá en cuenta el MTT para definir la prórroga de la vigencia del contrato?	Cualquier definición de prórroga de contrato se realizará en consideración a los principios legales de continuidad de servicios, eficiencia, eficacia; así como de la disponibilidad presupuestaria existente.
42	¿Deben iniciar todos los servicios al mismo tiempo?	Según lo consignado en el punto 1.2.2, de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el inicio de los servicios será informado por escrito, a través de oficio de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de Coquimbo, posterior a que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que apruebe el contrato. Este oficio podría considerar el inicio simultáneo de todos los servicios, así como también un inicio desfasado de estos.
43	En caso que no inicien todos los servicios al mismo tiempo, para contar el plazo de 96 meses ¿cuándo se entiende que se inician los servicios, desde que inicia el primero o el último de ellos?	En función de lo establecido en el punto 1.2 del Decreto N° 36 de 2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el plazo de 96 meses se cuenta a partir del inicio de la operación de los servicios, es decir, se contabiliza desde el primer servicio que inicie operación.
44	Se indica que el monto destinado a la provisión o suministro de flota deberá corresponder exactamente al monto de subsidio de provisión de flota. Actualmente, este subsidio es en pesos. ¿Se podrá ofertar subsidio en USD, dado que los financiadores tienen mejores condiciones económicas, beneficiando al sistema, con esta moneda?	Los montos de subsidio se deben solicitar en moneda nacional, tal como se indica en el Anexo N° 1 del Decreto N° 36 de 2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Los mecanismos de reajustabilidad asociados al subsidio de provisión de flota son los indicados en el punto 6.2 de las Condiciones de Operación expuestas en la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, es decir, reajustabilidad mensual por IPC a partir de la fecha de inicio de los servicios. Adicionalmente, previo al inicio de los servicios el subsidio de provisión de flota se podrá actualizar por USD o IPC entre el mes de presentación de las ofertas y el mes en que se emita la orden de compra y posteriormente IPC entre el mes en que se emita la orden de compra y el mes de inicio de los servicios.
45	En caso que se pacte una renta de arrendamiento en USD, ¿la diferencia de tipo de cambio será pagada por el subsidio?	El subsidio de provisión de flota mensual se debe solicitar en moneda nacional y contempla una reajustabilidad por IPC a partir del inicio de los servicios, según lo expuesto en el punto 6.2 de las Condiciones de Operación expuestas en la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
46	¿Cuál será el plazo de implementación del terminal de carga por parte del MTT?	De acuerdo a lo establecido en el punto 3.7 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024), el Centro de Carga se pondrá a disposición del operador previo al inicio de los servicios.
47	¿El atraso en la llegada de los buses se considera una razón fundada y no imputable al adjudicatario, para extender el plazo de puesta en operación de los servicios?	La extensión de plazos se debe analizar en su mérito y en el momento en que la situación lo amerite.
48	Si a los 9 meses posteriores a la fecha total de tramitación de adjudicación, los buses están disponibles para comenzar la operación, pero el centro de carga aún no ha sido entregado, ¿se puede comenzar a percibir el subsidio flota?	Remítase al punto 6.3.1 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en donde se establece que el pago de subsidio se debe realizar de manera posterior al inicio de la prestación de los servicios.
49	Previo a la suscripción, ¿Dentro de qué plazo el MTT se pronunciará respecto a la solicitud presentada por el operador respecto a si, para el determinado instrumento que se pretenda suscribir, se cumplen los requisitos mínimos previstos en este punto y en el Anexo N° 4?	Debe remitirse a lo indicado en los primeros dos párrafos del punto 3.6.4 de la Resolución N° 24/2024 del MTT.
50	Previo a la suscripción, ¿en qué plazo el operador deberá solicitar el pronunciamiento del ministerio respecto a si, para el determinado instrumento que se pretenda suscribir, se cumplen los requisitos mínimos previstos en este punto y en el Anexo N° 4?	Debe remitirse a lo indicado en los primeros dos párrafos del punto 3.6.4 de la Resolución N° 24/2024 del MTT.
51	Se debe tener en cuenta que la fecha de inicio de los servicios debe ir de la mano con la tramitación del contrato, entrega de la electro terminal y llegada de los buses. En caso de que el MTT defina que la operación no pueda iniciarse por causas no imputables al adjudicatario y establezca un nuevo plazo de inicio, ¿Quién cubrirá los costos asociados a dicho cambio en el plazo de la fecha de la puesta en marcha?	Debe remitirse al punto 6.3.1 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024), en donde se establece que los pagos de subsidio se realizan de manera posterior al mes de inicio de prestación de los servicios; en ningún caso existirán compensaciones adicionales a las indicadas en las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024).
52	Si a los 9 meses posteriores a la fecha total de tramitación de adjudicación, los buses están disponibles para comenzar la operación, pero el centro de carga aún no ha sido entregado, entonces ¿se postergará la fecha de inicio de la operación?	De acuerdo a lo establecido en el punto 3.7 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024), el Centro de Carga se pondrá a disposición del operador previo al inicio de los servicios.
53	Previo a la suscripción, ¿Dentro de qué plazo el MTT se pronunciará respecto a la solicitud presentada por el operador respecto a si, para el determinado instrumento que se pretenda suscribir, se cumplen los requisitos mínimos previstos en este punto y en el Anexo N° 4?	Debe remitirse a lo indicado en los primeros dos párrafos del punto 3.6.4 de la Resolución N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
54	Se debe tener en cuenta que la fecha de inicio de los servicios debe ir de la mano con la tramitación del contrato, entrega de la electro terminal y llegada de los buses. En caso de que el MTT defina que la operación no pueda iniciarse por causas no imputables al adjudicatario y establezca un nuevo plazo de inicio, ¿Quién cubrirá los costos asociados a dicho cambio en el plazo de la fecha de la puesta en marcha?	Debe remitirse al punto 6.3.1 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024), en donde se establece que los pagos de subsidio se realizan de manera posterior al mes de inicio de prestación de los servicios; en ningún caso existirán compensaciones adicionales a las indicadas en las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024).
55	¿Para la garantía adicional solicitada para ofertas menores o iguales al 80% del promedio de monto	En función del punto 1.9.6.1 del Decreto N° 36 de 2024, del

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	de subsidio mensual de las ofertas admisibles presentadas, el monto a considerar es solo del subsidio operacional?	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones corresponde al monto de subsidio mensual, es decir, comprende tanto el subsidio operacional como el subsidio de provisión de flota.
56	Dado que los proveedores de flota cotizan los buses en UF o USD, ¿es posible modificar el Anexo N° 1 de manera que el monto de subsidio de provisión de flota mensual sea en UF o USD, dada las condiciones de financiamiento del mercado?	Los montos de subsidio se deben solicitar en moneda nacional, tal como se indica en el Anexo N°1 de las Bases Concursales expuestas en el Decreto N° 36 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Los mecanismos de reajustabilidad asociados al subsidio de provisión de flota son los indicados en el punto 6.2 de las Condiciones de Operación expuestas en la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, es decir, reajustabilidad mensual por IPC a partir de la fecha de inicio de los servicios. Adicionalmente, previo al inicio de los servicios el subsidio de provisión de flota se podrá actualizar por USD o IPC entre el mes de presentación de las ofertas y el mes en que se emita la orden de compra y posteriormente IPC entre el mes en que se emita la orden de compra y el mes de inicio de los servicios.
57	Para igualdad en la calidad y completitud de la información del Anexo N°1 ¿Es posible se nos envíe el formato de informe exhaustivo donde se refleje en detalle cada una de las consideraciones de la evaluación económica y cálculo del subsidio solicitado?	No se contempla el envío de un formato para dicho informe.
58	¿El informe exhaustivo donde se refleja en detalle cada una de las consideraciones de la evaluación económica y cálculo del subsidio solicitado, corresponde a los Anexos N°1: parámetros económicos y flujo de caja?	No corresponde a dichos anexos, es adicional a ellos.
59	Para igualdad de las ofertas, ¿qué valor de UF se considera en el GPP?	El valor de la UF del día de la apertura de ofertas.
60	Se indica que los trabajadores no pueden tener una disminución en sus remuneraciones respecto a la que habrían percibido previo al establecimiento de los servicios de buses eléctricos en la ciudad de Ovalle en el marco del programa especial de fomento a la electromovilidad. ¿Cuáles son las remuneraciones que perciben los conductores previo al establecimiento del nuevo servicio de buses eléctricos, para no provocar esta disminución?	Corresponde a las remuneraciones del actual sistema de transporte de Ovalle, previo al establecimiento del Perímetro de Exclusión dispuesto en la Resolución N° 24/2024, sistema que actualmente no se encuentra regulado. Para ello el operador debe realizar sus propias estimaciones.
61	Para efectos de la disminución de tarifas ¿Cuál es el monto de las remuneraciones de los trabajadores y trabajadoras que se desempeñan como conductores y conductoras que habrían percibido previo al establecimiento de los servicios de buses eléctricos en la ciudad de Ovalle en el marco del programa especial de fomento a la electromovilidad?	Corresponde a las remuneraciones del actual sistema de transporte de Ovalle, previo al establecimiento del Perímetro de Exclusión dispuesto en la Resolución N° 24/2024, sistema que actualmente no se encuentra regulado. Para ello el operador debe realizar sus propias estimaciones.

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
62	¿Se puede subcontratar parcial del servicio de transporte público remunerado de pasajeros y pasajeras establecidos en el presente contrato?	De acuerdo a lo dispuesto en el punto 8.2.1, de la Resolución N°24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el incumplimiento que conduce a caducidad del contrato corresponde a la subcontratación total del servicio, no la subcontratación parcial. En línea con lo anterior en el punto 3.5.3 se establece la posibilidad de subcontratación parcial de manera explícita.
63	¿La explotación económica de la actividad de transporte de pasajeros prestado con buses eléctricos dentro del perímetro de exclusión de la Ley N° 18.696 para la operación en la ciudad de Ovalle, será exclusiva del operador de servicio de transporte que se adjudique la licitación?	De acuerdo a lo establecido en el artículo 3° de la Ley 18.696, el establecimiento del mecanismo regulatorio de Perímetro de Exclusión no implica la exclusividad en el uso de las vías, sin perjuicio de que el MTT está facultado para restringir fundamentalmente el número de servicios y prestadores que operen dentro del respectivo perímetro de exclusión.
64	Considerando que la flota eléctrica viene de china, el plazo de 90 días para la entrada en vigencia de la modificación al PO por parte de la secretaria regional es insuficiente, se requiere un plazo mayor para contar con los buses en Chile debidamente habilitados para prestar el servicio, ¿es posible ampliar el plazo de 90 días para la entrada en vigencia de la modificación al PO?	En función de lo establecido en el punto 3.2.2 de la Resolución N°24 del 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se indica que la aprobación será comunicada con al menos 90 días de anticipación, sin embargo, el inicio podría ser posterior a dicho plazo.
65	Considerando que la flota eléctrica viene de china, el plazo de 90 días para la entrada en vigencia de la modificación al PO por parte del operador es insuficiente, se requiere un plazo mayor para contar con los buses en Chile debidamente habilitados para prestar el servicio, ¿es posible ampliar el plazo de 90 días para la entrada en vigencia de la modificación al PO?	En función de lo establecido en el punto 3.2.2 de la Resolución N°24 del 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se indica que la aprobación será comunicada con al menos 90 días de anticipación, sin embargo, el inicio podría ser posterior a dicho plazo.
66	"Se prohíbe en la apariencia personal el uso de accesorios o imágenes, que no digan relación con el servicio, en especial con aquellas que lo identifiquen con determinados grupos, políticos o sociales, y que pongan en peligro tanto a su persona como a los pasajeros.", ¿las condiciones establecidas en este párrafo son copulativas? ¿A qué se refiere con que lo "identifiquen con determinados grupos, políticos o sociales"? ¿Cuándo se va a entender que ponen en peligro tanto a su persona como a los pasajeros?	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 3.5.1.1 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
67	¿Cuándo se publicará la resolución de la seremi correspondiente que determine la composición y características del uniforme y la tarjeta de identificación?	La fecha de publicación no está contemplada en las bases, sin embargo, se debe indicar que dicha resolución se publicará una vez se realice la firma del contrato. De todas maneras la Secretaría Regional emitirá una resolución con los acuerdos definidos.
68	¿Es posible financiar los uniformes a través de auspiciadores, mediante publicidad en los uniformes idéntica para todos los conductores del servicio y con autorización de la subsecretaria de transportes?	Tal como se indica en el punto 3.5.1.2 de las Condiciones de Operación expuestas en la Resolución N° 24/2024, no se permite la publicidad en el uniforme, que se refiera a bebidas alcohólicas o propaganda política o permitan la identificación con un

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
		grupo particular, como equipos deportivos u otros. En el caso que corresponda la publicidad deberá ser idéntica para todos los conductores y conductoras del servicio y requerirá siempre de la autorización de la Subsecretaría de Transportes.
69	¿Cuál es el tamaño de las letras solicitado en las credenciales que permita ser leído por todos los usuarios al pagar el pasaje? la actual redacción es muy amplia y no permite cumplir el objetivo propuesto.	Según lo expuesto en el punto 3.5.1.3 de las Condiciones de Operación expuestas en la Resolución N° 24/2024, el tamaño de la credencial deberá ser de 9 cm de ancho por 6 cm de largo y con un tamaño de letra que permita ser leída por las personas usuarias al momento de pagar el pasaje. Si bien no se especifica el tamaño, se subentiende que debe ser uno que permita que todo lo solicitado esté presente en la credencial, incluidas unas letras de tamaño legible por una persona usuaria.
70	"La antigüedad máxima de los buses de la flota no podrá ser superior a 10 años de antigüedad durante la vigencia del servicio", los buses eléctricos red pueden operar 14 años sin problemas, por lo que ¿es correcto considerar 10 años toda vez que los buses eléctricos red pueden operar 14 años sin problemas? ¿Cuál es la razón para limitar a 10 años la antigüedad de los buses eléctricos toda vez los buses eléctricos red pueden operar 14 años sin problemas?	Debe remitirse al punto 3.6.1 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
71	De los 41 buses ¿Cuántos corresponden a la flota de reserva y cuantos a la flota base?	Debe remitirse al literal t) del punto 2.1 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
72	¿La Secretaria Regional emitirá un informe formal respecto de la inspección visual realizada? ¿El operador podrá estar presente al momento de la inspección visual? ¿El operador podrá presentar sus descargos respecto de esa inspección visual? ¿Se establecerá un procedimiento para llevar a cabo la inspección visual?	Debe remitirse al punto 3.6.2 de la Resolución N°24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin embargo, este es un procedimiento que no se encuentra normado en las condiciones de operación, debiendo los operadores ajustarse a la normativa general para presentar cualquier tipo de solicitud a la autoridad.
73	¿Cuándo y mediante qué instrumento la DTPR va a establecer el plazo que tiene el operador para inscribir los vehículos en el registro de bienes afectos?	Debe remitirse al punto 6.4 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
74	¿Bajo qué figura se incluirán en el registro de bienes afectos los bienes accesorios a los buses necesarios para la ejecución del contrato que se suscriba, tales como el equipamiento a bordo para gestión tecnológica, recaudo electrónico de pago u otros, y cuál será el título para dicha inscripción?	De acuerdo al reglamento de bienes afectos descrito en el Decreto N° 192 de 2014, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, los bienes accesorios que se consideran susceptibles de afectación lo serán en calidad de bienes muebles.  El título necesario para la afectación deberá ajustarse a lo indicado en el artículo 4° del reglamento ya mencionado.

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
75	¿Qué pasa si no es posible inscribir en los bienes afectos los bienes accesorios a los buses por causas no imputables al operador?	Esto no se encuentra contemplado en las bases concursales y deberá ajustarse a la normativa general aplicable. Cabe destacar que en el punto 6.4 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones) se encuentra dispuesta la obligación de inscripción de los bienes afectos.
76	La obligación de inscripción de los bienes accesorios a los buses en el registro de bienes afectos ¿se entenderá cumplida por la sola inscripción de los buses?	Dependerá de la solicitud de inscripción y de la inscripción misma.
77	Cuando se refiere a “el ministerio se encuentre impedido, por cualquier motivo, de disponer del centro de carga indicado” ¿Está referido a su habilitación o construcción?	Puede ser atribuible a ambos casos.
78	Cuando se refiere a “el ministerio se encuentre impedido, por cualquier motivo, de disponer del centro de carga indicado” ¿Está referido a que el inmueble dispuesto en las bases ya no estará disponible y se debe buscar uno nuevo?	Tal como se menciona en el punto 3.7 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024 del MTT), se refiere a que no esté disponible por motivos de fuerza mayor y, para tal caso, eventualmente el operador adjudicado, a través de un tercero, deberá ser quien provea el centro de carga. No obstante, se están tomando todas las medidas para que esto no ocurra al inicio de operación de los servicios.
79	Cuando se refiere a “el ministerio se encuentre impedido, por cualquier motivo, de disponer del centro de carga indicado” ¿Cuándo el ministerio informará dicha situación al operador, tomando en cuenta los plazos necesarios para la construcción del centro de carga?	Esta situación se trataría de un caso imprevisto, de fuerza mayor y que actualmente el proyecto de centro de carga está avanzando sin complicaciones. En caso de ocurrir tal situación, se informará apenas se tenga conocimiento del motivo que implique que el MTT no pueda disponer del centro de carga para ser entregado al Operador. En ese momento, también se informarán los plazos para habilitar un nuevo centro de carga, los que considerarán los tiempos razonables requeridos para su implementación.
80	Cuando se refiere a “el ministerio se encuentre impedido, por cualquier motivo, de disponer del centro de carga indicado” ¿el ministerio informará dicha situación al operador antes de la presentación de las ofertas?	Esta situación se trataría de un caso imprevisto, de fuerza mayor y que actualmente el proyecto de centro de carga está avanzando sin complicaciones. En caso de ocurrir algo así, se informará apenas se tenga conocimiento del motivo que implique que el MTT no pueda disponer del centro de carga para ser entregado al Operador. En ese momento, también se informarán los plazos para habilitar un nuevo centro de carga, los que considerarán los tiempos razonables requeridos para su implementación.
81	Cuando se refiere a “el ministerio se encuentre impedido, por cualquier motivo, de disponer del centro de carga indicado” el operador deberá suscribir con el tercero proveedor del centro de carga un contrato de leasing en que será el estado	Remítase a lo indicado en el punto 6.1 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024).

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	quien se hará cargo del pago de las cuotas? mediante qué mecanismo el estado se hará cargo de esas cuotas?	
82	¿Se debe pagar una cuota de arriendo por el uso del terminal?	No se paga arriendo por el uso del centro de carga, el inmueble se entrega en comodato (ver Anexo N°7 de cláusulas mínimas de la Resolución N°24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones). Los operadores solo deben financiar la operación, conservación, pago de servicios, contribuciones, mantenimiento y todos los gastos señalados en la Resolución N°24 de 2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
83	¿Mediante qué instrumento el MTT pondrá a disposición del operador el centro de carga?	Será a través de un contrato de Comodato. Las bases contienen el Anexo N°7 donde se describen las cláusulas mínimas del contrato de comodato a suscribir entre el operador adjudicado y el MTT
84	¿El sistema de cobro electrónico de tarifas se entiende solo como la instalación de validadores en la flota?, ¿Existen empresas proveedoras tecnológicas validadas por DTPR?, ¿la comercialización de las tarjetas y operación de puntos de carga para el pago será realizada por el MTT?	Debe remitirse a lo establecido en el punto 3.9 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024 del MTT).
85	¿De quién será el costo de mantenimiento de los cargadores? en caso de que el costo de mantenimiento de los cargadores sea del operador, ¿El MTT informará el costo correspondiente?	Tal como se desprende del punto 3.7 y de los Anexos N°6 y N°7 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024 del MTT), el mantenimiento preventivo de los cargadores será financiado por el MTT a través de Desarrollo País. El operador deberá hacerse cargo de todos los costos no considerados dentro de dicho mantenimiento preventivo, tales como las mantenciones correctivas, reparaciones, gastos de limpieza de los cargadores y la infraestructura de carga asociada entre otros.
86	Dado que el MTT implementará los cargadores eléctricos ¿Será costo y responsabilidad del MTT el sistema de gestión de carga?	En función de lo establecido en el punto 3.10 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024 del MTT), el sistema de gestión de carga debe ser provisto y financiado por el operador.
87	La edificación detallada (oficinas, casetas, baños, salas de reuniones, áreas de descanso y otras) en el documento "minuta centro de carga Ovalle" tendrá incluido el mobiliario correspondiente y necesario para el uso y goce de las instalaciones mencionadas?	Tal como se desprende del punto 3.7.1 de la Resolución N° 24/2024 del MTT, el equipamiento y mobiliario necesario para el uso y goce de las instalaciones del Centro de carga (mesas de comedor, sillas, escritorios, computadores, muebles, etc.), deberá ser financiado y provisto por el operador, quien podrá retirarlo al término de su contrato.
88	¿Se enviará a los oferentes un inventario del mobiliario que incluyen las edificaciones correspondientes al centro de carga y terminal entregado por el MTT?	Tal como se desprende del punto 3.7.1 de la Resolución N° 24/2024 del MTT, el centro de carga se entregará vacío, sin mobiliario. El equipamiento y mobiliario necesario para el uso y goce de las

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
		instalaciones del Centro de carga (mesas de comedor, sillas, escritorios, computadores, muebles, etc.), deberá ser financiado y provisto por el operador, quien podrá retirarlo al término de su contrato.
89	¿El mobiliario necesario para el uso y goce de la edificación señalada en el archivo "minuta centro de carga Ovalle" será de entero costo del DTTPR?	Tal como se desprende del punto 3.7.1 de la Resolución N° 24/2024 del MTT, el centro de carga se entregará vacío, sin mobiliario. El equipamiento y mobiliario necesario para el uso y goce de las edificaciones del Centro de carga (mesas de comedor, sillas, escritorios, computadores, muebles, etc.), deberá ser financiado y provisto por el operador, quien podrá retirarlo al término de su contrato
90	¿Los colectivos que actualmente operan mantendrán los mismos recorridos o se modificará las rutas para fomentar la demanda de los nuevos servicios de buses eléctricos?	Esta materia no se regula en las bases, por lo tanto, resulta improcedente responder al respecto.
91	¿Dentro de las 96 cuotas del contrato de provisión está incluida la opción de compra?	Según lo establecido en el punto 3.6.4 de la Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones) en el numeral v), las noventa y seis cuotas (96) son por la entrega, uso y disponibilización de los buses. La regulación del ejercicio de la opción de compra se encuentra normada en el numeral xiii).
92	Bases administrativas, 1.11.2.1 ¿Cuál es el protocolo de medición que se debe considerar para medir la eficiencia energética y de autonomía de los buses que se debe presentar en la oferta?	Debe remitirse al punto 1.1 del Anexo N°3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
93	Anexo 10, 3.6.3, se indica que se deberá mantener estable el número de buses con al menos el número de buses presentados en la oferta. En el caso de siniestros que impliquen la pérdida total de uno o más buses, ¿cuál será el plazo máximo para reponer los buses siniestrados?	El operador es el responsable de mantener la flota mínima para la operación de los servicios.
94	Anexo 10, 3.6.3 se indica que se deberá mantener estable el número de buses con al menos el número de buses presentados en la oferta. En el caso de siniestros que impliquen la pérdida total de uno o más buses, para la reposición de esos buses, ¿cómo se definirá el valor de la cuota de flota y plazo de pago de estas cuotas considerando que el contrato de provisión de flota estará en plena ejecución quedando un plazo de contrato menor a los 96 meses iniciales?	El punto 3.6.4 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, establece las cláusulas mínimas para que el contrato de arrendamiento con opción de compra, suscrito entre el operador y el/los proveedores de buses, sea reconocido por el Ministerio como un contrato de provisión. Dichas exigencias establecen en su literal viii) lo relacionado a seguros. Dichos seguros consideran deben considerar la cobertura por riesgos de destrucción, pérdida o deterioro total de los buses.
95	Anexo 10, 3.7, se indica que en el caso que el MTT se encuentre impedido de disponer del centro de carga, el operador adjudicado deberá ser quien, a través de un tercero (proveedor de centro de carga), se encargue de proveer el centro de carga respectivo por todo el periodo de vigencia de la regulación. ¿Cuál será el plazo máximo que	Se aclara que esta situación se trataría de un caso imprevisto, de fuerza mayor y que actualmente el proyecto de centro de carga está avanzando sin complicaciones. En caso de ocurrir algo así, se informará apenas se tenga

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	tendrá el ministerio, posterior a la firma del contrato con el operador adjudicado, para informar de esta situación?	conocimiento del motivo que implique que el MTT no pueda disponer del centro de carga para ser entregado al Operador. En ese momento, también se informarán los plazos para habilitar un nuevo centro de carga, los que considerarán los tiempos razonables requeridos para su implementación.
96	Anexo 10, 3.7 se indica que en el caso que el MTT se encuentre impedido de disponer del centro de carga, el operador adjudicado deberá ser quien, a través de un tercero (proveedor de centro de carga), se encargue de proveer el centro de carga respectivo por todo el periodo de vigencia de la regulación. ¿Cuál será el plazo máximo que tendrá el operador adjudicado para presentar las dos cotizaciones de suministro de centro de carga?	El plazo para la entrega de las cotizaciones será informado junto con la notificación de que el MTT no puede disponer del centro de carga.
97	Anexo 10, 3.7 se indica que en el caso que el MTT se encuentre impedido de disponer del centro de carga, el operador adjudicado deberá ser quien, a través de un tercero (proveedor de centro de carga), se encargue de proveer el centro de carga respectivo por todo el periodo de vigencia de la regulación. ¿Cuál será el plazo máximo que tendrá el operador adjudicado para la implementación y puesta en marcha del centro de cargo que tendrá que suministrar a través de un proveedor de centro de carga?	Se aclara que esta situación se trataría de un caso imprevisto, de fuerza mayor y que actualmente el proyecto de centro de carga está avanzando sin complicaciones. En caso de ocurrir algo así, se informará apenas se tenga conocimiento del motivo que implique que el MTT no pueda disponer del centro de carga para ser entregado al Operador. En ese momento, también se informarán los plazos para habilitar un nuevo centro de carga, los que considerarán los tiempos razonables requeridos para su implementación.
98	Anexo 10, 3.7 se indica que en el caso que el MTT se encuentre impedido de disponer del centro de carga, el operador adjudicado deberá ser quien, a través de un tercero (proveedor de centro de carga), se encargue de proveer el centro de carga respectivo por todo el periodo de vigencia de la regulación. ¿Las cotizaciones de suministro de centro de carga requeridas por el ministerio deberán considerar el costo de arriendo o compra de un terreno para instalar la infraestructura de carga?	Las cotizaciones de suministro deberán considerar todos los requerimientos que permitan implementar el nuevo centro de carga.
99	Anexo 10, 3.7 se indica que en el caso que el MTT se encuentre impedido de disponer del centro de carga, el operador adjudicado deberá ser quien, a través de un tercero (proveedor de centro de carga), se encargue de proveer el centro de carga respectivo por todo el periodo de vigencia de la regulación. ¿En el caso que el terreno considerado en las cotizaciones para el suministro de un centro de carga sea de propiedad del operador adjudicado, cómo se considera la condición de bien afecto este terreno que será parte del centro de carga?	Debe remitirse al punto 6.4 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
100	Resolución Afecta N°24/24, 3.9 sistema de recaudación electrónica: se exige al operador implementar un sistema de recaudo electrónico, pero también se indica que el MTT puede seleccionar uno. ¿Esto implica que, habiendo el operador implementado su sistema el MTT podría requerir cambiarlo?	Si, en base a lo estipulado en el punto 3.9 denominado "Sistema de Recaudación Electrónica" de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
101	Resolución Afecta N°24/24, 3.9 sistema de recaudación electrónica: se exige al operador	Si, en base a lo estipulado en el punto 3.9 denominado "Sistema de

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	implementar un sistema de recaudo electrónico, pero también se indica que el MTT puede seleccionar uno ¿el MTT podrá hacer esto en cualquier etapa del contrato?	Recaudación Electrónica" de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
102	Resolución Afecta N°24/24, 3.11: se indica que los buses deben disponer de 3 cámaras, sin embargo, en el Anexo 3, 1.8.12: indica que se deben considerar al menos 6 cámaras. ¿Cuál es la cantidad mínima a considerar?	Debe remitirse al el punto 3.11 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
103	Resolución Afecta N°24/24, Anexo 3, 1.8.2. i: se debe considerar soportes para validadores en la puerta trasera?	Debe remitirse a lo descrito en el punto 1.8.2 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
104	Resolución Afecta N°24/24, Anexo 3, 1.8.2: se indica que se debe habilitar un espacio para el contador de pasajeros, sin embargo, en el punto 3.11 de la misma resolución da a entender que se debe incorporar el equipo. ¿Es necesario o no instalar contadores de pasajeros?	Debe remitirse al el punto 3.11 de la Resolución N° 24 de 2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
105	Anexo 10, 3.10 ¿Los cargadores que serán instalados en el centro de carga que será provisto por el ministerio, serán compatibles y operar bajo el protocolo OCPP1.6j para poder conectar un sistema de gestión de carga de baterías?	Esto no está contemplado en las bases, sin embargo en los cargadores del centro de carga provisto por el MTT se tiene contemplado que el protocolo de comunicación debe ser mínimo OCPP 1.6 o superior, esto para asegurar la interoperabilidad del sistema de carga con sistemas de administración centrales.
106	Anexo 10, 3.10 ¿En la eventualidad que los cargadores que finalmente se implemente en el centro de carga provisto por el ministerio no sean compatibles para operar bajo el protocolo ocpp1.6j, quién será de cambiar los cargadores para poder conectar un sistema de gestión de carga de baterías?	Esto no está contemplado en las bases, sin embargo en los cargadores del centro de carga provisto por el MTT se tiene contemplado que el protocolo de comunicación debe ser mínimo OCPP 1.6 o superior, esto para asegurar la interoperabilidad del sistema de carga con sistemas de administración centrales.
107	Anexo 10, 3.7 se indica que en el caso que el MTT se encuentre impedido de disponer del centro de carga, el operador adjudicado deberá ser quien, a través de un tercero (proveedor de centro de carga), se encargue de proveer el centro de carga respectivo por todo el periodo de vigencia de la regulación. ¿en el caso que el plazo para la implementación y puesta en marcha del centro de carga, que el operador tendrá que suministrar a través de un proveedor de centro de carga, sea mayor a los 9 meses definidos en el contrato de provisión de flota, entendiendo que en dicho plazo se comienza con el pago del subsidio de provisión de flota, cómo se modificará la fecha de inicio del pago de dicha subsidio de provisión de flota y cómo se compensará al proveedor de flota por esta retraso?	Debe remitirse al punto 6.3.1 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024), en donde se establece que los pagos de subsidio se realizan de manera posterior al mes de inicio de prestación de los servicios. Cabe destacar que, en ningún caso existirán compensaciones adicionales a las indicadas en las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024).
108	Anexo 10, 3.7 se indica que en el caso que el MTT se encuentre impedido de disponer del centro de carga, el operador adjudicado deberá ser quien, a través de un tercero (proveedor de centro de carga), se encargue de proveer el centro de carga respectivo por todo el periodo de vigencia de la regulación. ¿En el caso que el terreno considerado en las cotizaciones para el suministro de un centro de carga sea de propiedad del operador adjudicado y en la eventualidad que se aplique la caducidad del contrato al operador, cuáles serían	Debe remitirse al el punto 6.4 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	las condiciones y obligaciones del operador saliendo respecto al traspaso de dicho terreno al nuevo operador que sería asignado por el ministerio para seguir operando los servicios de esta licitación?	
109	Anexo 10, 3.9 sistema de recaudación electrónica: se exige al operador implementar un sistema de recaudo electrónico, pero también se indica que el MTT puede seleccionar uno. ¿Esto implica que, habiendo el operador implementado su sistema el MTT podría requerir cambiarlo?	Debe remitirse a lo indicado en el punto 3.9 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
110	Anexo 10, 3.9 sistema de recaudación electrónica: se exige al operador implementar un sistema de recaudo electrónico, pero también se indica que el MTT puede seleccionar uno ¿el MTT podrá hacer esto en cualquier etapa del contrato?	Debe remitirse a lo indicado en el punto 3.9 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
111	1.- se solicita aclarar información de edificaciones, dimensiones, infraestructura de carga y actividades complementarias del terreno a entregar en comodato. Esta información se comprometió publicarse en el sitio web <a href="http://www.dtp.r.gob.cl">http://www.dtp.r.gob.cl</a> al momento del llamado a concurso según lo indica el párrafo 3ro. Del punto 1.1 "ubicación y superficie del centro de costos", del Anexo n°6 de las condiciones de operación (res. afecta n°24 del 25/04/24). Esta información es de alta importancia para determinar los costos de energía entre otros gastos.	La información requerida está contenida en la Minuta de centro de carga.
112	2.- ¿Es factible modificar el siguiente criterio? párrafo 4, punto 1.9.6.1. " ... sea menor o igual al 80% del promedio del monto de subsidio mensual del resto de las ofertas admisibles presentados por los respectivos oferentes, el adjudicatario respectivos deberá presentar una garantía adicional para la unidad de servicio por un monto de 8.000 UF." este criterio posibilita el manejo a la baja por parte de los oferentes del promedio del subsidio de las ofertas admisibles, y el aumento de las garantías no se considera suficiente para garantizar la viabilidad de la ejecución del contrato en el largo plazo, ya que el valor del subsidio resultante puede ser muy inferior al subsidio máximo. Esto ya ha ocurrido en los procesos de licitación anteriores donde el subsidio del oferente adjudicado ya llegado a ser cerca del 40% inferior del monto máximo de subsidio. Se propone como criterio declarar inadmisibles una oferta cuyo subsidio propuesto sea menor un determinado porcentaje del subsidio máximo, criterio que da mayor garantía del cumplimiento de las obligaciones contractuales del contrato.	No existe facultad legal para modificar lo indicado.
113	3.- Se solicita aclarar si al informe de evaluación económica que se solicita en el 2da párrafo del punto 1.11.1 y en el Anexo N°1 de las bases de licitación se le asignará una nota y/o puntaje.	No se le asignará puntaje ni nota, sin embargo se debe considerar que este debe ser consistente con lo expuesto en el Anexo N° 1.1 del Decreto N° 36 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de lo contrario la oferta puede ser desestimada.
114	4.- Se solicita aclarar: ¿qué información debe incluirse en la fila "subsidio operacional complementario" que se solicita en el punto 2, flujo de caja del proyecto, del Anexo n°1.1 de las bases de licitación?	Dicho subsidio hace mención al complemento de subsidio operacional mencionado en el punto 6.1 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el caso de corresponder dentro de los criterios propios de

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
		evaluación económica que realicen los oferentes.
115	5.- Se solicita aclarar: ¿Qué documento se debe adjuntar como comprobante original de compra de bases, ya que no se entrega un documento con dicho nombre al momento de la adquisición de las bases? lo anterior se solicita en el número 11, del punto 1.10.1.2 persona jurídica como parte de la composición de la oferta.	Se debe adjuntar la Boleta o Factura entregada por el Ministerio en el marco del procedimiento de venta de bases dispuesto por este.
116	El plazo de contrato indicado en punto 1.2. de las bases administrativas aprobadas por el decreto afecto n°36, se indica un plazo total máximo de 120 meses (96 meses prorrogable por 24 meses adicionales), el cual difiere de plazo de vigencia de perímetro de exclusión eléctrico, indicado en Res. Exenta n°24/2024, el cual contempla un plazo máximo de 240 meses, esto significa que al termino de los 10 años iniciales, se realizará un nuevo concurso?	El Perímetro de Exclusión tiene una duración mayor al plazo de vigencia del contrato (8 años prorrogable por 2 más). El Ministerio, luego de transcurrido los 8 o 10 años, dependiendo el caso, deberá establecer la herramienta mediante la cual dispondrá de un operador dentro de las Condiciones de Operación del Perímetro de Exclusión.
117	En punto 1.10.1.2 de las bases administrativas aprobadas por el Decreto Afecto N°36, se indica que se deberá presentar informe jurídico, que resuma la vida o existencia legal de su persona jurídica que presenta la oferta. ¿Qué características debe tener el informe, o será de formato libre?, así mismo el abogado requerirá alguna clasificación especial?	No existe un formato definido, sin embargo se requiere que el informe tenga completitud en relación a lo solicitado por el número 13) del punto 1.10.1.2 del Decreto N° 36 de 2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, no requiriéndose clasificación especial para el abogado en cuestión.
118	En punto 1.11.1 de las bases administrativas aprobadas por el decreto afecto n°36, se indica que se deberá presentar un informe de la evaluación económica: ¿que deberá contener el informe económico, como contenido mínimo, existirá algún formato, o será de formato libre?, debe ser preparado por algún profesional en particular?	No existe un formato preestablecido ni se establece que debe ser preparado por un profesional en particular. En todo lo relacionado a este informe debe remitirse a lo indicado en el punto 1.11.1 y Anexo N° 1.1 del Decreto N° 36 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
119	Respecto de lo indicado en punto 1.11.2.1 de las bases administrativas aprobadas por el Decreto Afecto N°36, características del bus ofertado, como se certificaran las plazas, rangos de asientos, eficiencia energética y autonomía de operación?, mediante certificación del 3CV, u otro?.	El bus deberá homologarse respecto de las bases concursales y especificaciones técnicas descritas en el Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Ahora bien, para efectos de la oferta técnica a realizar (Anexo N° 2 de las bases concursales establecidas en el Decreto N° 36/2024), se pueden utilizar las especificaciones técnicas entregadas por los fabricantes y/o proveedores de flota.
120	Respecto de lo indicado en punto 1.11.2.2 de las bases administrativas aprobadas por el Decreto Afecto N°36, ¿Gasto promedio anual en personal de operación, el cálculo final corresponde a calculo final = gasto anual en UF/ número de personas correspondiente simplemente?	Debe remitirse a lo indicado en el punto 1.11.2.2 del Decreto N° 36 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Anexo N°2 de oferta técnica, es decir que el gasto promedio anual debe considerar el gasto total (esto es: remuneraciones bruta, incentivos y costos de capacitación del personal referido) a nivel anual en personal de operación, dividido entre la cantidad total de personal de operación considerado.
121	Respecto de lo indicado en punto 3.12 de la Res. Exenta N°24/2024 puntos de parada o paradas,	Tal como se indica en el numeral 23 de la tabla de incumplimientos del

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	se menciona que los buses que se encuentren operando, deberán detenerse siempre que una persona usuario lo solicite, en los puntos de paradas o paradas indicadas en resolución de la seremi respectiva. Al respecto, ¿Cómo se verifica que el bus se detuvo o no, cuando un pasajero lo solicita?	punto 8.2.2 y en el numeral 3 de la tabla de incumplimientos del punto 8.2.3, de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el MTT podrá verificar la no detención en paradas a través del Programa Nacional de Fiscalización del MTT, a través de herramientas tecnológicas disponibles y por medio de reclamos por no detención realizados por las personas usuarias que hayan sido debidamente validadas, según lo que dispondrá el MTT mediante Resolución futura.
122	Respecto de lo indicado en punto 3.7 de la Res. Exenta N° 24/2024, centro de carga y terminales, se pueden usar otros centros de carga por parte del operador adjudicado?	El uso, conservación y mantención del centro de carga provisto por el MTT es obligatorio durante todo el contrato, de acuerdo a los requerimientos establecidos en la Resolución N° 24 de 2024 y Decreto N° 36 de 2024, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. De forma adicional, y de acuerdo al punto 3.7 de la Resolución N° 24, de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, si lo estima pertinente, el operador puede disponer de otros centros de carga, pero su implementación y mantenimiento debe ser financiado completamente por el operador.
123	Respecto de lo indicado en punto 3.7 de la Res. Exenta N° 24/2024, centro de carga y terminales, será obligatorio usar el centro de carga dispuesto por el MTT.	Tal como se menciona 3.7, el uso del centro de carga provisto por el MTT es de carácter obligatorio.
124	Respecto de lo indicado en punto 3.7 de la Res. Exenta N° 24/2024, centro de carga y terminales, si se estima usar otro centro de carga, se debe presentar en la actual oferta.	El uso, conservación y mantención del centro de carga provisto por el MTT es obligatorio durante todo el contrato, de acuerdo a los requerimientos establecidos en el punto 3.7 y en los Anexos N° 6 y N° 7, de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. De forma adicional, si lo estima pertinente, el operador puede disponer de otros centros de carga, pero su implementación y mantenimiento debe ser financiado completamente por el operador.
125	Respecto de lo indicado en punto 3.7 de la Res. Exenta N° 24/2024, centro de carga y terminales, existirá alguna intervención y/o negociación con el proveedor de centro de carga, asignado por el MTT.	El centro de carga será entregado al operador por el MTT, mediante contrato de comodato cuyas cláusulas mínimas están contenidas en el Anexo N° 7 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Dicho contrato es suscrito entre el MTT y el operador. Las gestiones con Desarrollo País serán realizadas a través del MTT, en caso de ser necesario.
126	Bases administrativas 1.9 cronograma en consideración que la resolución de adjudicación	El Decreto que aprueba el contrato se encuentra exento de la toma de

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	de la licitación irá al trámite de toma de razón. Lo anterior implica que el acto administrativo que aprueba el respectivo contrato se encontrará exento de dicho trámite?	razón de Contraloría General de la República.
127	Bases administrativas 1.9.6 suscripción del contrato quién deberá asumir los costos que emanen de la realización de trámites, permisos, estudios, obtención de patentes u otros asociados durante el proceso de conexión eléctrica y gestiones del TE6? de acuerdo a bases el operador deberá coordinarlo con el propietario del centro de carga, en caso de ser requerido. Favor aclarar.	Los antecedentes requeridos en el punto 1.9.6 de las bases concursales están asociados a la firma del contrato de cliente entre el operador y la empresa distribuidora, por lo tanto todos los gastos asociados a dicho contrato son de cargo del operador.
128	Bases administrativas puntaje por eficiencia energética con las características del bus solicitado no es posible alcanzar una eficiencia energética menor o igual a 0,85 kwh/km teniendo como referencia el protocolo 3CV, el cual es más exigente que las condiciones reales de un servicio urbano a prestarse en la ciudad de Ovalle. De acuerdo a lo anterior se solicita reconsiderar.	Para efectos de la oferta técnica a realizar (Anexo N° 2 de las bases concursales establecidas en el Decreto N° 36/2024), se pueden utilizar las especificaciones técnicas entregadas por los fabricantes y/o proveedores de flota.
129	Bases administrativas anexo n°1.1: parámetros económicos y flujo de caja en relación a la variable consumo energético del bus ésta se indica con unidad de medida kw/hr, se entiende que el consumo de energía debiese expresarse en kilowatt hora (kwh), se agradecerá confirmar unidad en que se debe expresar el consumo energético del bus.	El consumo energético del bus deberá expresarse en kWh/km.
130	Anexo 3 1 características de los buses en el último párrafo se indica que los buses eléctricos deberán tener una longitud igual o superior a 8 metros e inferior a 9 metros. Lo anterior es correcto?	Tal como se menciona en el punto 1 del Anexo N° 3 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024 del MTT) se debe considerar una longitud igual o superior a 8 mts e inferior a 9 mts.
131	Anexo 3 1.2 clases de buses se indica bus clase a (A1 y A2), superior a 8 metros e inferior a 11 metros, lo que se contradice con lo exigencia del último párrafo del punto 1 características de los buses, donde se exige que los buses eléctricos deberán tener una longitud igual o superior a 8 metros e inferior a 9 metros. Se entiende que la exigencia es que el bus debe tener una longitud inferior a 9 metros.	Tal como se menciona en el punto 1 del Anexo N° 3 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024 del MTT) se debe considerar una longitud igual o superior a 8 mts e inferior a 9 mts.
132	Contrato de provisión Anexo 4 clausula 6. Garantías y corrección de defectos (dos). Se solicita precisar el alcance de las obligaciones del proveedor de buses en relación a efectuar las correcciones, ajustes o reemplazos de buses, sus partes y componentes a su entero costo, por partes, piezas o componentes originales o certificados por un tercero. Lo anterior debe quedar supeditado a las condiciones y plazos propios de las garantías del bus y sus componentes que defina el fabricante, como también la correcta ejecución de las pautas de mantenimiento. Favor aclarar.	Tal como se desprende de los puntos 3.6.1 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones) y el Anexo N° 9 de las Bases Concurales (Decreto N° 36/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones), el proveedor de buses será el encargado de suministrar la flota, no obstante, deberá realizar seguimiento a las pautas de mantenimiento presentadas por el operador.
133	Contrato de provisión Anexo 4 clausula 6. Garantías y corrección de defectos (dos). respecto de las obligaciones que emanan de la garantía y corrección de defectos, y en consideración al punto 3.6.1 del mismo acto administrativo, el que señala que el operador de transporte se hará cargo del mantenimiento de la flota que le permite ejercer su actividad. Favor	Tal como se desprende de los puntos 3.6.1 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones) y el Anexo N° 9 de las Bases Concurales (Decreto N° 36/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones), el proveedor

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	aclarar quién posee la obligación de mantenimiento.	de buses será el encargado de suministrar la flota, no obstante, deberá realizar seguimiento a las pautas de mantenimiento presentadas por el operador.
134	Bases administrativas anexo 9.1 plan de mantenimiento de los buses considerando que un bus nuevo, según el plan de operación, desarrollará en 8 años (que es la duración del contrato) un kilometraje estimado cercano a los 400.000 kilómetros y se solicita un plan de mantenimiento de acuerdo a la vida útil establecida en la tabla 2, por 800.000 kms. Teniendo en cuenta que la vida útil se alcanzaría cerca de los 16 años aproximadamente ¿la presentación del plan de mantenimiento puede ser hasta los 8 años, que es la vigencia del contrato?	Debe remitirse al punto 1.2 del Decreto N° 36 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el cual especifica que la duración del contrato será de 96 meses con posibilidad de prórroga de 24 meses más. Lo asociado con la definición de vida útil del bus, hace referencia a los estándares técnicos que el Ministerio considera como umbral técnico admisible para cualquier proceso concursal que este desarrolle.
135	Bases administrativas anexo 9.1 plan de mantenimiento de los buses a lo largo de lo descrito en las bases es posible inferir que es de suma importancia las recomendaciones que pueda hacer el fabricante. En dicho entendido, si el fabricante no recomienda la realización de un overhaul antes de los 8 años de operación del bus (duración del contrato) ¿esto exime al operador de ofrecerlo?	El listado considera las especificaciones mínimas a considerar y se deben considerar solo las que apliquen al plan de mantenimiento del vehículo.
136	Bases administrativas anexo 9.1: plan de mantenimiento de los buses. Overhaul los vehículos eléctricos -a diferencia de los vehículos diésel- no tienen caja de cambio. En dicho sentido, considerando que los buses eléctricos no tienen transmisión (caja de cambio), ¿a qué se refiere con el término "transmisión" en la descripción del overhaul?	El listado considera las especificaciones mínimas a considerar y se deben considerar solo las que apliquen al plan de mantenimiento del vehículo.
137	Bases administrativas anexo 9.3 plan de soporte local tiempo máximo para disponibilidad de repuestos. ¿El plazo máximo de disponibilidad se refiere a los repuestos que se utilizarán solo en el plan de mantenimiento preventivo?	Debe remitirse al Anexo N° 9.3 del Decreto N° 36 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Corresponde a parte de la oferta indicar el listado y los tiempos respectivos.
138	Bases administrativas anexo 9.3 plan de soporte local tiempo máximo para disponibilidad de repuestos. Se solicita comprometer tiempos máximos para disponibilidad de repuestos. Sobre dicho requerimiento, es relevante comentar que en la industria se utiliza el concepto de repuestos críticos. Dado el gran número de componentes que contiene un bus, se hace necesario contar con una priorización de los más críticos para efectos de manejo de inventario y el alto costo que esto implicaría. ¿Es posible que el oferente pueda generar un listado de repuestos críticos para comprometer dichos plazos?	Debe remitirse al Anexo N° 9.3 del Decreto N° 36 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Corresponde a parte de la oferta indicar el listado y los tiempos respectivos
139	Bases administrativas Anexo N° 9.5 experiencia del proveedor de buses eléctricos: se entiende que la experiencia solicitada corresponde a la de la empresa fabricante de los buses, que es quien, produce y entrega a terceros bajo cualquier título, como venta, arriendo, leasing, entre otros. Favor confirmar si es correcto lo indicado.	Sí, es correcto
140	Bases administrativas Anexo 9.5 experiencia del proveedor de buses eléctricos ¿es posible respaldar experiencia de proveedor con un certificado de fábrica?	Sí
141	Bases administrativas Anexo 9.3 plan de soporte local tiempo máximo para disponibilidad de repuestos. ¿El plazo máximo de disponibilidad se	Debe remitirse al Anexo N° 9.3 del Decreto N° 36 de 2024, del

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	refiere a los repuestos que se utilizarán solo en el plan de mantenimiento preventivo?	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Corresponde a parte de la oferta indicar el listado y los tiempos respectivos.
142	Bases administrativas anexo 9.3 plan de soporte local tiempo máximo para disponibilidad de repuestos. Se solicita comprometer tiempos máximos para disponibilidad de repuestos. Sobre dicho requerimiento, es relevante comentar que en la industria se utiliza el concepto de repuestos críticos. Dado el gran número de componentes que contiene un bus, se hace necesario contar con una priorización de los más críticos para efectos de manejo de inventario y el alto costo que esto implicaría. ¿Es posible que el oferente pueda generar un listado de repuestos críticos para comprometer dichos plazos?	Debe remitirse al Anexo N° 9.3 del Decreto N° 36 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Corresponde a parte de la oferta indicar el listado y los tiempos respectivos
143	Bases administrativas anexo 9.5 experiencia del proveedor de buses eléctricos en lo que dice relación al cuadro "identificación de la empresa" (primera tabla), tratándose de fabricantes extranjeros con representación en Chile, favor indicar qué datos deben incorporarse en dicha tabla ¿debe incluirse los datos del fabricante extranjero o los del proveedor chileno? en caso de llenarse esa primera tabla con los datos del proveedor chileno ¿en qué sección se identifica a la empresa fabricante?	Debe remitirse al Anexo N° 9.5 del Decreto N° 36 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
144	Resolución N°24/2024 perímetro de exclusión- condiciones de operación considerando n°4 al indicarse que dentro del perímetro de exclusión los servicios serán prestados íntegramente con buses eléctricos de alto estándar, implica que los buses diésel que actualmente prestan servicios en la ciudad de Ovalle deberán salir de operación. Lo anterior es así? favor confirmar.	Es correcto, se confirma.
145	Resolución N°24/2024 perímetro de exclusión- condiciones de operación 3.7 centro de carga y terminales para un correcto costeo de la licitación, se requiere saber las restricciones de potencia eléctrica local indicando los horarios factibles para la realización de la carga de la batería de los buses eléctricos. ¿De acuerdo a lo anterior es posible contar con dicha información?	Esto no está contemplado en las bases, pero puede ser revisado en antecedentes de factibilidad eléctrica.
146	Resolución N°24/2024 perímetro de exclusión- condiciones de operación anexo 3 1.1 requisitos generales de los buses autonomía: de acuerdo a plan operacional, la vida útil (800.000 km) se cumplirá cerca de los 16 años aproximadamente (49.200 kilómetros anuales por bus), por lo que se solicita indicar que la exigencia que indica que no se permitirá una autonomía menor a 120 km del pack de baterías del vehículo se debe cumplir mientras esté vigente el contrato, al cabo de los 96 meses, de acuerdo lo indicado en el punto 1.2 vigencia del contrato de las bases administrativas. ¿Es posible atender dicha solicitud?	Las exigencias del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, deben cumplirse durante la vigencia del contrato.
147	Resolución N°24/2024 perímetro de exclusión- condiciones de operación Anexo 3 punto 1.5 kilometraje máximo: de acuerdo a plan operacional, la vida útil (800.000 km) se cumplirá cerca de los 16 años aproximadamente (49.200 kilómetros anuales por bus), por lo que se solicita indicar que la exigencia respecto de que se debe asegurar la calidad de componentes del bus se mantendrá mientras esté vigente el contrato, de acuerdo lo indicado en el punto 1.2 vigencia del	Las exigencias del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, deben cumplirse durante la vigencia del contrato.

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	contrato de las bases administrativas. ¿Es posible atender dicha solicitud?	
148	Resolución N°24/2024 perímetro de exclusión-condiciones de operación Anexo 3 punto 1.7.3 estructura de la carrocería del bus se exige garantizar que la vida útil de la carrocería del bus se asegure por lo menos a 800.000 kilómetros, cerca de 16 años de vida útil aproximadamente según plan de operación de 49.200 kilómetros anuales por bus. Se solicita indicar que la exigencia respecto del aseguramiento de la integridad estructural de la carrocería del bus, como también que se encuentre libre de corrosión será mientras esté vigente el contrato, de acuerdo lo indicado en el punto 1.2 vigencia del contrato de las bases administrativas. ¿Es posible atender la solicitud?	Las exigencias del Anexo N°3 de la Resolución N°24 de 2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, deben cumplirse durante la vigencia del contrato.
149	Anexo 3 punto 1.7.4 paneles exteriores se exige que todas las partes metálicas deben mantenerse libres de corrosión durante toda la vida útil del bus, esto quiere decir a los 800.000 kilómetros, cerca de 16 años de vida útil aproximadamente según plan de operación de 49.200 kilómetros anuales por bus. Se solicita indicar que la exigencia respecto de que las partes metálicas se encuentren libres de corrosión será mientras esté vigente el contrato, de acuerdo lo indicado en el punto 1.2 vigencia del contrato de las bases administrativas. ¿Es posible atender la solicitud?	Las exigencias del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, deben cumplirse durante la vigencia del contrato.
150	Resolución N°24/2024 perímetro de exclusión-condiciones de operación Anexo 3 1.7.6 emisiones, relación peso-potencia y niveles de ruido en el último párrafo se indica relación potencia a peso bruto técnico, para los buses que tengan una longitud inferior a los 11 metros, lo que se contradice con la exigencia del último párrafo del punto 1 características de los buses, donde se indica que los buses eléctricos deberán tener una longitud igual o superior a 8 metros e inferior a 9 metros. Favor aclarar.	Debe remitirse al punto 1.7.6 del Anexo N° 3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. De igual manera, es importante destacar que, tal como se menciona en el punto 1 del Anexo N° 3 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones) se debe considerar una longitud de buses igual o superior a 8 mts. e inferior a 9 mts.
151	Resolución N°24/2024 perímetro de exclusión-condiciones de operación anexo 3 por una parte en el punto 1.7.7 motor de propulsión se exige que los buses deben ser capaces de acelerar en condiciones de total capacidad de pasajeros de 0 a 20 km /hr en 10 segundos y por otro lado en el punto 1.7.9 diferencial se solicita acelerar 0 a 20 km/h en pendiente de al menos un 20% en un tiempo inferior a 10 segundos. en caso que el primer punto estuviese correcto el segundo debiese ser realizado en un tiempo superior, favor confirmar	Debe remitirse a lo descrito en los numerales 1.7.7 y 1.7.9 del Anexo N° 3 de la Resolución N°24 de 2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, no obstante el bus deberá homologarse respecto de las bases concursales y especificaciones técnicas descritas en el Anexo N° 3.
152	Condiciones de operación Anexo 3 punto 1.8.14 cámaras de seguridad para atender las zonas de interés se requerirían de 5 cámaras de seguridad lo que se contradice con lo exigido en el punto 3.11 sistemas tecnológicos complementarios de apoyo a la operación, donde se indican sólo tres cámaras de seguridad digitales. Favor aclarar.	Debe remitirse al el punto 3.11 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
153	Contrato de provisión Anexo 4 clausula 4 (dos) entrega: se indica que lo buses deberán ser puestos a disposición del operador de transporte por el proveedor de los buses en un plazo máximo de nueve meses contados desde la celebración del contrato de otorgamiento de subsidio, lo que se contradice con las bases administrativas donde	No se contradicen, más bien se complementan. La cláusula 4 del Anexo N°4 del Decreto N° 36 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, establece que los buses deberán ser puestos

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	se indica que la puesta en operación de los servicios no puede superar los 9 meses contados desde la total tramitación del acto aprobatorio del contrato. De acuerdo a lo anterior favor aclarar.	a disposición del operador de transporte en un plazo máximo de nueve (9) meses contados desde la celebración del contrato de otorgamiento de subsidio. De manera complementaria, se establece que el inicio de los servicios no puede ser posterior a los mismos nueve (9) meses; salvo que por razones fundadas y no imputables al adjudicatario, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones defina un plazo diferente.
154	Pavimentación accesos al terminal considerando que los buses eléctricos no están diseñados para circular en vías no pavimentadas/asfaltadas, ¿el retraso de las obras de pavimentación de los accesos al terminal retrasará el inicio de los servicios?, favor indicar.	Tratándose de una consulta no atinente a las bases, no procede responder en esta instancia.
155	Considerando los niveles de congestión de la ciudad de Ovalle, el MTT priorizará mediante la implementación de vías exclusivas a la unidad de servicios que operará la licitación de los 41 buses eléctricos?	Tratándose de una consulta no atinente a las bases, no procede responder en esta instancia.
156	Considerando que la flota quedará afecta al sistema, siendo éstos de propiedad del estado, ¿qué tipo de licencias de conducir requerirán los choferes que operarán los buses eléctricos?	Tratándose de una consulta no atinente a las bases, no procede responder en esta instancia.
157	Referente a la habilitación de las instalaciones del centro de carga, lo relacionado al mobiliario y equipamiento necesario para el correcto funcionamiento del centro de carga, es de responsabilidad del estado o son costos que deben ser asumido por el operador?	Tal como se desprende del punto 3.7.1 de la Resolución N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el centro de carga se entregará vacío, sin mobiliario. El equipamiento y mobiliario necesario para el uso y goce de las instalaciones del Centro de carga (mesas de comedor, sillas, escritorios, computadores, muebles, etc.), deberá ser financiado y provisto por el operador, quien podrá retirarlo al término de su contrato
158	En caso de que la habilitación de las instalaciones del centro de carga tenga que ser asumida por el operador de los servicios, existe un estándar mínimo para dicha habilitación, como por ejemplo servicios complementarios, comedores, casino, camarines, oficinas y equipamiento computacional requeridos?	El programa mínimo deberá ser similar al programa referencial indicado en la minuta de centro de carga
159	Por los niveles de congestión de ciudad en ciertos horarios, será imposible cumplir con los planes operaciones. Dicho lo anterior, estos eventos en caso de ocurrencia serán considerados como eventos exógenos dentro de las condiciones de operación?	Remitirse a lo establecido en el punto 4.4.4 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
160	¿Existirá un responsable a nivel ministerial del perímetro de exclusión?, de manera que pueda intervenir y velar para que se cumplan las condiciones mínimas que prioricen el servicio de transporte público de los buses eléctricos en la ciudad de Ovalle?	Remitirse a lo dispuesto en el numeral 14) del punto 2.2.1 (Atribuciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones) de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
161	¿Es posible ajustar las frecuencias del plan de operaciones en horarios de alta demanda?	Remitirse a lo establecido en el punto 3.2 (Modificación de Programa de Operación) de la Resolución N° 24 de 2024, del

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
		Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
162	¿Es posible contar con mediciones de velocidades medias en horarios de alta y baja demanda para las rutas de la licitación?	Esto no está contemplado en las bases, pero puede ser revisado en antecedentes de interés .
163	¿Qué seguridad jurídica existe en las bases y el proceso, para que posterior a la adjudicación no se cambie al financiador de flota? ya que mediante los documentos no se solicita ninguna oferta vinculante en la que el Ministerio intervenga para respetar el acuerdo.	Debe remitirse al Anexo N° 7 del Decreto N°36 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
164	¿Hay alguna garantía de capacidad financiera certificada solicitada a los proveedores o financiadores de flota? ¿Cualquier persona puede financiar y ofrecer una tasa sin tener ninguna responsabilidad u obligación si no cumple con lo ofertado, una vez adjudicado? un incumplimiento de la tasa acordada puede afectar al adjudicado y al proceso licitatorio en general.	No se solicita una garantía de ese tenor en este proceso concursal.
165	En el caso de variación de PO que involucre una variación de flota a la baja. ¿Cómo se asegura el pago total de la cuota de flota?	Según lo dispuesto en el punto 3.2.3 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, los ajustes de subsidio por modificación al programa de operación solo aplican para un aumento de la flota. De esta manera, el pago por provisión de flota se encuentra asegurado.
166	¿El sistema de recaudo electrónico debe ser instalado antes de la entrada en operación? ¿O hasta los próximos 6 meses? los apartados 3.9 y 3.11 de las condiciones de operación se pueden malentender. por favor aclarar cuando por obligación debe estar contratado e instalado el servicio de recaudo electrónico	Debe remitirse al punto 3.9 de la Resolución N°24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en donde se establece que el sistema de recaudo debe estar instalado antes de la entrada en operación, lo que se contempla como posibilidad en los 6 meses descritos es la coexistencia de un modelo mixto.
167	1. El considerando 11° número 2 (res. n°24), reconoce nuevas estructuras de participación, indicando que la titularidad de los buses puede ser de un tercero, y el 3.6.3 indica que los vehículos que conforman la flota deberán ser de propiedad de un tercero. Considerando lo anterior, además de la cesión de derechos, que se indica como un ejemplo, ¿cuáles son los mecanismos contemplados para dar certeza al propietario de los buses respecto al pago del subsidio al suministro de flota?	Las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024) establecen que el contrato de arrendamiento con opción de compra que el operador suscriba con el proveedor de flota será reconocido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones como contrato de provisión en la medida que cumpla con los requisitos indicados a lo largo de todo el apartado 3.6.4 que norma la figura del contrato de provisión.  En línea con lo anterior, en el punto 6.1, se establece que el monto de subsidio mensual tendrá una componente exclusiva destinada a la provisión de flota, la cual se encuentra separada completamente de la componente de subsidio operacional y no se encuentra sujeta a descuentos por factor de pago, según lo expuesto en el punto 6.3.1 de fórmula de pago.
168	2. Operación de servicios número 3.2 (Res. N° 24) regula una serie de escenarios que implican una modificación al programa de operación. ¿Pueden confirmar que el proveedor de buses	El pago por provisión de flota no se encuentra sujeto a descuentos por cumplimiento operacional, según lo dispuesto en el punto 6.3.1 de la

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	nunca recibirá un monto menor al que le haya sido cedido por el operador no obstante cualquier modificación al programa de operación?	Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por lo cual, ninguna modificación del programa de operación puede afectar dicho pago.
169	3. Sección 3.2.4.1 (Res. N° 24) en relación a los reajustes, adicional al ajuste por IPC ¿cuáles son las posibles variaciones que pueden afectar el subsidio asociado al suministro o provisión de flota?	Los mecanismos de reajustabilidad del monto de subsidio de provisión de flota se encuentran descritos en el punto 6.2 de la Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
170	4. Sección 3.6.3 (Res. N° 24) – se establece que los vehículos que integren la flota podrán ser objeto de actos y/o contratos, cuyo objeto sea la destinación de éstos en procesos convocados con posterioridad a la expiración de la vigencia del contrato que se suscriba. Asimismo, como una condición mínima de los contratos de provisión (3.6.4.), se regula la permanencia de los buses en el sistema, indicando que el MTT puede disponer el traspaso de los buses a otro operador. Los buses se podrán poner a disposición del nuevo operador, incluso antes de suscribirse los instrumentos jurídicos respectivos. No obstante lo anterior, se indica que no se afectará el pago de las cuotas de flota pertinentes. ¿Cómo puede el proveedor de buses hacer exigibles al MTT esas obligaciones, a fin de asegurar que recibirá las rentas ininterrumpidamente? ¿Comparecerá el MTT a suscribir los contratos de arrendamiento de los buses, reconociendo estas obligaciones, como lo hace en los contratos de la región metropolitana?	Tal como se describe en el punto 3.6.4 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024), el Ministerio comparecerá con el objetivo de reconocer el contrato de arrendamiento.
171	5. 8.2.1. Caducidad del contrato (res. n° 24) – la sanción de caducidad podrá proceder en los casos de incumplimientos indicados en la sección 8.2.1, y se indica que el MTT podrá iniciar un nuevo proceso licitatorio. La caducidad del contrato de otorgamiento de subsidio ¿afectará la vigencia del contrato de suministro de buses? los buses suministrados por el tercero proveedor de buses ¿se mantendrán en el sistema? en caso de caducidad ¿se seguirán realizando los pagos al proveedor de buses? si la respuesta es afirmativa ¿de qué modo puede el proveedor de buses hacer ello exigible al MTT si no es contraparte de ningún contrato con el ministerio?	La caducidad del contrato de otorgamiento de subsidio no afectará la vigencia del contrato de suministro de buses. En dicho caso, los buses suministrados por el proveedor de buses se mantendrán en el sistema, tal como se dispone en el numeral vii) del punto 3.6.4 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024). Cabe destacar que la permanencia de los buses en el Sistema se encuentra normada en el numeral ya indicado.
172	6. Cláusula 2 del Anexo N° 4 cláusulas estándar del contrato de provisión (Res. N° 24) el contrato de provisión debe ser aprobado por el MTT. Se solicita incorporar un plazo para que el MTT efectúe la revisión y aprobación del contrato. El que dicha aprobación ocurra en un plazo breve es generalmente exigido por los financistas.	Tratándose de una solicitud y no de una consulta, no procede responder en esta instancia.
173	7. Cláusula 5 del Anexo N° 4 cláusulas estándar del contrato de provisión (Res. N° 24) – se indica que el operador se obliga a poner los buses a disposición de quien el MTT designe, tan pronto se produzca la terminación del contrato de otorgamiento de subsidio, y que el proveedor autoriza desde ya al operador para entregar los buses. Se solicita aclarar que esta disposición aplicará solo en los casos que el operador adquiera los buses y no, por ejemplo, en caso de término anticipado del contrato de otorgamiento de subsidio.	Según lo dispuesto en el punto 3.6.4 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones poner a disposición implica actuaciones materiales que permitan al nuevo operador entrar en funciones, sin perjuicio de las autorizaciones legales que tenga que dar el propietario de los buses.

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
174	8. Cláusula 6 del Anexo N° 4 cláusulas estándar del contrato de provisión (Res. N° 24) – confirmar que las obligaciones de garantías y reparaciones, correcciones, ajustes o reemplazos, establecidas para el proveedor, pueden ser otorgadas directamente por el proveedor o por un tercero, por ejemplo, el fabricante de los buses, tal como se establece para la obligación de soporte local.	Según lo establecido en la cláusula indicada, esta es una obligación del proveedor. Esto sin perjuicio de que él puede llevar a cabo dichas obligaciones a través de un tercero.
175	9. Anexo N° 6.1 formato referencial de cláusulas mínimas para contrato de cesión de derechos (Decreto N° 36). En la cláusula sexta se indica que “el MTT deberá pagar y depositar directamente, cada mes, al cesionario los montos correspondientes (...), todo ello conforme a las sumas que el MTT deba pagar mensualmente al cedente que correspondan al subsidio de provisión de flota (...)”. Adicionalmente se indica que “el MTT no se obligará con sus bienes personales, sino que exclusivamente con los recursos de [¿]”. En la parte donde se habla de “los recursos de [¿]” ¿a los recursos de quién se refiere? si previamente se dice que el MTT no se obligará con sus bienes personales ¿con qué recursos se paga, entonces?	Los recursos de la Ley de subsidio, es decir, la Ley 20.378
176	10. anexo n° 6.1 formato referencial de cláusulas mínimas para contrato de cesión de derechos (decreto n° 36) – en la cláusula segunda (dos) se establece que “si el cesionario recibiere del MTT una cantidad inferior al monto de la renta mensual de arrendamiento correspondiente, el cedente permanecerá totalmente responsable del pago total de la diferencia.” asimismo, en la cláusula sexta se indica que “en el caso de que en un mes de liquidación determinado los fondos que le correspondan percibir al cedente como contraprestación por los servicios que presta en el marco del contrato de subsidio, no sean suficientes para cubrir la suma antes indicada, y que por este acto se cede, entonces el MTT no estará obligado a transferir suma alguna más allá de lo que al cedente le corresponda percibir, sin posterior responsabilidad para el MTT.” de lo anterior entendemos que la responsabilidad del MTT se limita a transferir al cesionario el monto del subsidio, que podría variar mes a mes, y por tanto existiría el riesgo de que no se pague la totalidad o parte de la renta mensual de arrendamiento. Esto, no obstante en la bases y en las condiciones de operación se señala que el monto del subsidio asociado al suministro o provisión de flota no estará afecto a descuentos. En consecuencia, por favor (i) confirmar si el pago de la totalidad de la renta mensual de arrendamiento al proveedor de buses está o no garantizado; y (ii) indicar si el proveedor de buses tiene alguna prioridad u otro tipo de seguridad para recibir el pago de la renta de arrendamiento.	El pago de la totalidad de la renta mensual de arrendamiento al proveedor se encuentra garantizado. De igual manera, tal como se establece en el punto 6.3.1 de la Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, este es un pago que no se encuentra sujeto a descuentos por efecto de cumplimiento operacional. Respecto de la pregunta asociada a la prioridad u otro tipo de seguridad, se solicita remitirse al punto 3.6.4 y 6.3.1 de la Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
177	11. Vida útil de los buses. Se solicita confirmar que en el caso que un bus complete su vida útil por haber superado los 800.000 km recorridos antes del término del contrato de provisión, no se verán afectados los pagos que se deban realizar bajo ese contrato.	Tal como se menciona en el punto 3.6.4 de la Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el contrato de provisión establecerá noventa y seis (96) cuotas de flota mensuales, iguales y sucesivas por la entrega, uso y disponibilización de los buses.
178	12. La obligación de disponer de los buses al final del contrato o de otorgamiento de subsidio es de cargo del operador. Se solicita aclarar si lo	Es efectivo, la disposición final de los buses es una responsabilidad del operador. Adicionalmente,

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	anterior incluye la disposición de las baterías, y en caso que así sea, si esta responsabilidad puede ser traspasada al proveedor de buses.	según lo dispuesto en el Anexo N° 3 de la Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la disposición final de las baterías es una responsabilidad del Operador. Sin perjuicio de lo anterior, este puede cumplir con dicha obligación a través de un tercero, por ejemplo, el proveedor de buses.
179	1. El considerando 11° número 2 (Res. N°24), reconoce nuevas estructuras de participación, indicando que la titularidad de los buses puede ser de un tercero, y el 3.6.3 indica que los vehículos que conforman la flota deberán ser de propiedad de un tercero. Considerando lo anterior, además de la cesión de derechos, que se indica como un ejemplo, ¿cuáles son los mecanismos contemplados para dar certeza al propietario de los buses respecto al pago del subsidio al suministro de flota?	La Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, establece que el contrato de arrendamiento con opción de compra que el operador suscriba con el proveedor de flota será reconocido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones como contrato de provisión en la medida que cumpla con los requisitos indicados a lo largo de todo el apartado 3.6.4 que norma la figura del contrato de provisión.  En línea con lo anterior, en el punto 6.1, se establece que el monto de subsidio mensual tendrá una componente exclusiva destinada a la provisión de flota, la cual se encuentra separada completamente de la componente de subsidio operacional y no se encuentra sujeta a descuentos por factor de pago, según lo expuesto en el punto 6.3.1 de fórmula de pago.
180	2. Operación de servicios. Número 3.2 (Res. N° 24) regula una serie de escenarios que implican una modificación al programa de operación. ¿Pueden confirmar que el proveedor de buses nunca recibirá un monto menor al que le haya sido cedido por el operador no obstante cualquier modificación al programa de operación?	El pago por provisión de flota no se encuentra sujeto a descuentos por cumplimiento operacional, según lo dispuesto en el punto 6.3.1 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024), por lo cual, ninguna modificación del programa de operación puede afectar dicho pago.
181	La ubicación del terminal de carga está lejos de toda las cabeceras. Es posible que se modifique las rutas para que estén cerca del nuevo terminal? esto porque en nuestra experiencia siembre va a ser beneficioso para las prácticas de carga y control operacional que servicios estén cerca de las cabeceras.	Debe remitirse al punto 3.2 de las condiciones de operación expuestas en la Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que trata la modificación del programa de operación.
182	¿las cabeceras que se plantean consideran ser operadas en la vía pública? es importante saber si habrán los permisos para tener un grupo de buses en la vía pública y nos contaran si existe alguna consideración en el diseño de la licitación que permita facilitar permisos municipales para poder operar desde esas cabeceras durante el día, ya que estás están muy lejos del terminal de carga	Debe remitirse al punto 3.7 de la Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece que la Unidad de Servicios podrá contar con los recintos ajenos a la vía pública que consideren necesarios para llevar a cabo la operación, según lo estimen conveniente. Cabe destacar que no es parte del diseño de la licitación la facilitación de permisos municipales.

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
183	¿Es posible tener mayor detalle de las velocidades que se ocuparon en el estudio que nos permita estimar la flota?	Esto no está contemplado en las bases, pero puede ser revisado en antecedentes de interés.
184	Primera consulta, es por el acceso al punto de carga o terminal, para acceder a ello se debe transitar por una quebrada en muy malas condiciones, va existir un mejoramiento o reparación de esta vía o se realizara la posibilidad de la construcción de otros puntos de acceso. No existe cierre perimetral. Tampoco existe la posibilidad de acceder a alcantarillado, agua y servicios eléctricos, el terreno es urbano o rural, y que tipo de suelo está establecido para el pago de cambios de ellos y el pago de contribuciones si así correspondiere. La instalación de oficinas, baños, servicios de higiene, casino, cocina, sala de estar o descanso, caseta de guaguas, el sistema de ingreso va ser automatizado o realizado por personas, el recinto debe ser pavimentado u instalar por otro sistema, debe existir sectores techados, cuales son las exigencias para los sectores de pozos, aseo, lavado, bodegas y mantención. La iluminación, cámaras de seguridad, guardias y otros sistemas de seguridad. La pregunta en concreto estas y otras inversiones o gastos quien son los que deben financiarlos o asumirlos, intervienen instituciones u organismos del estado, ministerio de transportes, gobierno regional, municipalidad, obras públicas, SERVIU, etc. o debe asumirlo el operado que se adjudique los servicios.	Si bien la pregunta no se refiere a las bases, se puede señalar que la urbanización de la vía de acceso será ejecutada por SERVIU, la construcción del centro de carga será realizada por Desarrollo País, quien se hará cargo de todos los permisos, estudios y mitigaciones asociadas a la etapa de construcción. Esta etapa de construcción será financiada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Una vez construido, el centro de carga será entregado al Operador mediante un contrato de comodato cuyas cláusulas mínimas se encuentran establecidas en el Anexo N°7 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. El programa referencial está informado en la minuta de centro de carga.
185	Segundo por parte del personal, estos sean conductores, administrativos, gariteros, aseadores y otros, estos deben tener un sueldo mínimo establecido y determinado o por acuerdos de las partes, además de cancelar las cotizaciones previsionales y/o hay que contratar seguros especiales o específicos. Con respecto a la paridad de género si no es posible cumplirla para mujeres y hombres que es lo que pasa, y cuáles deberían ser los porcentajes mínimos.	Debe dirigirse a los puntos 3.5 y 8.2.2 de la Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
186	Tercero con respecto a los recorridos establecidos en las bases, estos pueden ser modificados y corregidos en el tiempo, ya que salir desde el punto de carga o terminal, hacia los puntos de inicio de los servicios, es un gasto extra, desgasto de conductores, pérdida de tiempo, mal entrega de servicios, no se entiende que vayan buses con la modalidad en tránsito para iniciar un servicio.	Para modificaciones de trazados u otras consideraciones operacionales, debe remitirse a lo dispuesto en el punto 3.2 de la Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
187	La modalidad de pago, se entiende que las primeras semanas va a poderse realizarse con dinero en efectivo, pero después va hacer con pago electrónico con tarjeta, esos ingresos como van hacer pagados o devueltos a los operadores. Las fechas de pago a los operadores cuanto son los tiempos que deben esperar y si para ello que documentación formal deben presentarse para acceder a los beneficios, y la ley 20378 y 20696 van seguir existiendo.	Tal como se describe en el punto 3.9 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones), el operador de transporte es el encargado de incorporar un sistema de recaudo electrónico. Independiente del sistema de recaudación electrónica, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones seguirá disponiendo de los recursos de la Ley de subsidio, según lo establecido en el punto 6 de las Condiciones de Operación expuestas en la Resolución N° 24/2024.
188	1. La minuta respecto del centro de carga señala, respecto de las dimensiones de los vehículos que	Tal como se menciona en el punto 1 del Anexo N° 3 de las Condiciones

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	deberán conformar la flota, éstos deberán considerar un "largo mínimo de (...) 8 metros y largo máximo (de) 9 metros". Sin embargo, en varios puntos de las condiciones de operación (ej., el punto 1.2, denominado "clases de buses de las condiciones de operación"), se indica que el largo mínimo es de 8 metros y el largo máximo 11 metros. ¿Cuál es el largo máximo de los buses permitido para operar en el marco del contrato derivado de la presente licitación?	de Operación (Resolución N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones) se debe considerar una longitud igual o superior a 8 mts e inferior a 9 mts.
189	2. Respecto de las exigencias de mantenimiento se habla de ralentí, sobrevoluciones, transmisión y diferencial. Sin embargo, estos conceptos no son aplicables a los buses eléctricos. ¿Se puede confirmar que las referencias a estas exigencias no aplican en este caso?	En función de lo establecido en el punto 1.8.20 del Anexo N°3 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2020 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el listado contempla la información mínima a considerar, en el caso de existir algún punto que no resulte aplicable, el oferente podrá excluirlo y/o manifestar sus consideraciones en relación a aquel.
190	3. Respecto de los índices utilizados en el polinomio de reajustabilidad, los cuales tienen asociados ponderadores en la forma de porcentajes, ¿En base a qué criterio técnico-analítico se determinó la idoneidad de dichos índices y los porcentajes asociados?	Tratándose de una consulta no atingente al concurso, no procede su respuesta en esta instancia.
191	4. Para el centro de carga, ¿se contará con espacio dentro de la infraestructura de mantenimiento?	En programa referencial descrito en la Minuta de centro de carga, estima contar con un espacio de mantenimiento para los buses con capacidad para dos buses. De acuerdo a lo señalado, dicho programa puede sufrir modificaciones, pero se intentará mantener todos los espacios y capacidades descritos en la Minuta.
192	5. Para el centro de carga, de contar con un espacio de infraestructura de mantenimiento, ¿para cuántos buses se podrán realizar mantenciones a la vez?	En programa referencial descrito en la Minuta de centro de carga, estima contar con un espacio de mantenimiento para los buses con capacidad para dos buses. De acuerdo a lo señalado, dicho programa puede sufrir modificaciones, pero se intentará mantener todos los espacios y capacidades descritos en la Minuta.
193	6. Para el centro de carga, en el caso de pérdida de suministro eléctrico de la red ¿se considera un generador?	Si bien esto no es parte de las bases, se considera un generador con capacidad para respaldar el 50% de la operación de transporte.
194	7. Para el centro de carga, en el caso de pérdida de suministro eléctrico de la red, y en caso de considerar un generador, ¿cuántos KVA tendría dicho generador?	Si bien esto no es parte de las bases, se considera un generador con capacidad para respaldar el 50% de la operación de transporte.
195	8. Respecto del programa de operación y el dimensionamiento de la flota, ¿Cuáles son los tiempos de viaje que se consideraron por cada servicio-sentido incluido en el Anexo N°1?	Esto no está contemplado en las bases, pero puede ser revisado en antecedentes de interés.
196	9. Los documentos licitatorios se refieren a la posibilidad de contar con infraestructura de carga, adicional al centro de carga incluido en las bases, en "sectores periféricos" de Ovalle. ¿Existe alguna determinación o coordinación realizada por el MTT u otra institución pública respecto del	De acuerdo a lo señalado en el punto 3.7 y Anexo N°6, de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones) el Ministerio

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	eventual emplazamiento de dicha infraestructura?	de Transportes y Telecomunicaciones solo ha realizado gestiones para proveer el centro de carga en el terreno indicado en el Anexo N° 6.
197	10. De surgir la necesidad de contar con infraestructura de carga adicional al centro de carga incluido en las bases, ¿el financiamiento de ella será de exclusiva responsabilidad del oferente, o el MTT dispondrá de recursos financieros en cuanto a la disponibilización de ésta?	De acuerdo a lo establecido en el punto 3.7 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dicho financiamiento será de exclusiva responsabilidad del operador de transporte.
198	11. De surgir la necesidad de contar con buses adicionales (aumento de flota), y con respecto de la infraestructura de carga adicional requerida para su correcta operación, ¿el financiamiento de ella sería de exclusiva responsabilidad del oferente, o sería financiado a través de recursos públicos?	De requerirse flota y/o infraestructura de carga adicional, dentro del transcurso de la operación, debe remitirse a lo establecido en el punto 3.2 de la Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
199	12. Los documentos licitatorios señalan que, respecto de los buses que conforman la flota, éstos "deberá(n) contar con la capacidad de alcanzar el 100% del estado de carga en no más de 5 horas bajo condiciones normales de carga". ¿Qué se considera como una "condición normal" de carga? en su defecto, ¿qué se considera como una condición anormal?	Debe remitirse al punto 1.1 del Anexo N° 3 de la Resolución N°24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
200	13. la capacidad eléctrica considera 1.500 kW para los cargadores y un margen de 150 kW, dando un total de 1.650 kW. ¿En base a qué criterio técnico se determinó este margen de 10% para la capacidad eléctrica total requerida? (lo anterior, considerando otras necesidades de suministro eléctrico asociadas a las exigencias normativas para el centro de carga).	Tratándose de una consulta no atingente al concurso, no procede su respuesta en esta instancia.
201	14. Respecto del certificado de factibilidad eléctrica, en el apartado "datos técnicos de estudio", numeral 4, CGE señala que requerirá una boleta bancaria por el valor de \$26.020.758, extendida por el "cliente". ¿Quién será el "cliente" y a cargo de quién será el financiamiento de dicha boleta bancaria?	Una vez adjudicada la licitación, el operador deberá entregar la información solicitada en el punto 1.9.6 del Decreto N°36 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, requerida para poder suscribir el contrato de cliente con la empresa distribuidora y deberá financiar todos los gastos asociados a su contrato de cliente, con excepción de aquellos que hayan sido financiados en la etapa de construcción del centro de carga ejecutada por Desarrollo País.
202	15. El programa de operación considera la operación de los buses en 16 horas del día, dejando un tiempo fuera de operación de 8 horas. Por otro lado, se requiere que los buses alcancen un 100% de carga en un máximo de 5 horas. a la vez, el dimensionamiento de la capacidad eléctrica y la cantidad de cargadores da a entender que serían 10 cargadores con boca doble. En consecuencia, para cargar la totalidad de la flota, se requeriría de un tiempo máximo de 10 horas, lo cual supera el tiempo fuera de operación de acuerdo al programa de operación. ¿Existe respaldo a nivel analítico o técnico que permita afirmar que es posible cumplir con el programa de operación considerando estos parámetros? en su defecto, ¿qué mecanismos de	La cantidad de cargadores dispuestos responde a análisis realizados por las áreas técnicas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en base a softwares de programación operacional y consultorías contratadas. Los mecanismos de ajustes de programa de operación se encuentran dispuestos en el punto 3.2 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	resolución de controversia existirán de surgir incompatibilidades una vez iniciada la operación?	
203	16. ¿Existe un padronamiento realizado por el MTT respecto de la cantidad de personas poseedoras de licencias de conducir válidas para los buses exigidos por bases (a1 antigua o a3 nueva) en la provincia de Limarí? a la vez, ¿existe un padronamiento respecto de la cantidad de mujeres poseedores de dichas licencias de conducir en la provincia de Limarí?	No es parte de este proceso. La consulta no está relacionada con las bases concursales.
204	17. en el punto 3.2.4.1, se habla de la definición del factor ICMO, pero éste no aparece en el polinomio de reajustabilidad dentro del mismo punto. ¿Se puede aclarar?	Este factor de reajustabilidad se utiliza en el punto 3.8.2.3 (mecanismo de reajustabilidad tarifaria) y en el punto 6.2 (reajustabilidad del monto de subsidio), ambos de las condiciones de operación expuestas en la Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
205	¿Cuál es el avance de la ingeniería de detalles del terreno? ¿cuál es el alcance de la frase: el ministerio (MTT) pondrá a disposición del operador un centro de carga, en adelante "centro de carga" o "inmueble", para la operación de los servicios de transporte y la carga de las baterías de los buses eléctricos, que prestan los servicios." ¿Incluye esto la infraestructura de carga, como por ejemplo los cargadores? si es así, ¿cuáles son las características técnicas de estos?	La ingeniería de detalle está en desarrollo. Se incluye la infraestructura de carga. El detalle de los cargadores considerados está señalado en la Minuta de centro de carga.
206	En el contrato de arrendamiento del terminal, se indica que el MTT debe pagar un arriendo a "fondo de infraestructura s.a.". ¿Implica esto que el ministerio cobrará un arriendo a su vez al operador del servicio?	El centro de carga será entregado al operador mediante el contrato de comodato descrito en el Anexo N°7 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
207	En el documento de factibilidad eléctrica se indica que el "cliente" debe entregar una garantía a CGE para caucionar la potencia. ¿El cliente en este contexto, es el MTT o el operador? parece sobredimensionada la potencia solicitada (1.650kw), ¿La caución es por el 100% de esta potencia? los plazos de ejecución de infraestructura son de 180 días luego de entregar toda la documentación, algo que no está en el control del operador. ¿Quién responde en el probable caso de que la potencia no esté al inicio del contrato?	Una vez adjudicada la licitación, el operador deberá entregar la información solicitada en el punto 1.9.6 del Decreto N°36 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, requerida para poder suscribir el contrato de cliente con la empresa distribuidora y deberá financiar todos los gastos asociados a su contrato de cliente, con excepción de aquellos que hayan sido financiados en la etapa de construcción del centro de carga ejecutada por Desarrollo País.
208	¿Existe algún limite a la relación que exista entre el suministrador de buses y el operador? ¿Pueden ser personas relacionadas, según la definición de la ley pertinente?	Debe remitirse a la normativa general.
209	Punto 1.9.3.7 garantía de seriedad de la oferta, aceptarán una póliza de garantía en los términos señalados en las bases, se consulta a modo de confirmación.	Debe dirigirse al punto 1.9.3.7 de las Bases Concurales (Decreto N° 36/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).
210	¿Qué pasa si el estudio de la demanda realizado por el ministerio está errado y la demanda es menor a lo estimado?	Debe dirigirse a los puntos 6.1 y 6.3.1 de las Condiciones de Operación aprobadas por la Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
211	¿El centro de carga va disponer de la línea de media tensión? con la subestación	Remítase a la Minuta de centro de carga y a la Factibilidad eléctrica.

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	correspondiente a 1.6 GV? y sus correspondientes equipos de medida y protección?	
212	¿Qué pasará si la electrolinera no está operativa en la fecha requerida y los buses ya están disponibles en la ciudad de Ovalle?, quien asume los costos financieros de los buses de los días sin funcionar.	Debe remitirse a lo descrito en el numeral 6.3.1 de la Resolución N°24 de 2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, donde se indica "No se considera en ninguna circunstancia el pago del subsidio por adelantado, efectuándose dichos pagos de manera posterior al mes de inicio de la prestación de los servicios".
213	¿Cuáles son las medidas que se tomaran respecto de los taxis colectivos que recorren actualmente en la ciudad de Ovalle?, habrá algún cambio de recorrido, alguna restricción para privilegiar el transporte en los buses eléctricos. ¿Cuáles son los incentivos que el estado implementará para que los pasajeros privilegien el transporte en buses eléctricos en la ciudad?.	Esta materia no se regula en las bases concursales, por lo tanto, resulta improcedente responder al respecto.
214	¿Qué pasa si el estudio de la demanda realizado por el ministerio está errado y la demanda es menor a lo estimado?	Debe dirigirse a los puntos 6.1 y 6.3.1 de la Resolución N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
215	¿Existe proyecto de accesos previamente aprobado por SERVIU/vialidad?	Las aprobaciones y estudios requeridos para la construcción están consideradas dentro del proyecto de diseño y construcción que está siendo desarrollado por Desarrollo País.
216	¿Existen estudios de transito relacionados a los accesos del futuro electroterminal? lo que permite determinar obras de mitigación vial y futuras aprobaciones del proyecto de accesos, por ejemplo IMIV	Las aprobaciones y estudios requeridos para la construcción están consideradas dentro del proyecto de diseño y construcción que está siendo desarrollado por Desarrollo País
217	En caso que haya que construir accesos ¿el contratista debe considerar este ítem en su oferta?	Los accesos y edificaciones requeridos para la construcción están consideradas dentro del proyecto de diseño y construcción que está siendo desarrollado por Desarrollo País
218	¿El terreno tiene empalme de agua potable y alcantarillado?	Debe remitirse a lo indicado en el Anexo N° 6 de las Condiciones de Operación aprobadas por la Resolución N° 24/24 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
219	¿El terreno tiene factibilidad de agua potable y alcantarillado?	Debe remitirse a lo indicado en el Anexo N° 6 de las Condiciones de Operación aprobadas por la Resolución N° 24/24 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
220	¿El terreno tiene urbanización exterior para futuras conexiones de agua potable y alcantarillado?	Debe remitirse a lo indicado en el Anexo N° 6 de las Condiciones de Operación aprobadas por la Resolución N° 24/24 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
221	En caso que el terreno no tenga servicios básicos de agua potable y alcantarillado ¿el contratista debe considerarlo en su propuesta?	Debe remitirse a lo indicado en el Anexo N° 6 de las Condiciones de Operación aprobadas por la Resolución N° 24/24 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
222	¿En qué condiciones se va a entregar el terreno al contratista? ¿Existen escombros, acopios, y	En función de lo establecido en el punto 3.7 y en el Anexo N°6 de las

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	elementos que puedan interferir en la construcción y que el contratista deba incluirlo en la propuesta?	Condiciones de Operación (Res. N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones), se entregará el centro de carga construido al operador.
223	Se solicita puedan compartir la siguiente información: topografía del terreno, mecánica de suelos.	Tratándose de una solicitud y no de una consulta, no procede responder en esta instancia.
224	Se solicita puedan compartir la siguiente información: CIP, rol, IFC, anteproyecto aprobado.	Tratándose de una solicitud y no de una consulta, no procede responder en esta instancia.
225	¿Existen restricciones horarias de la potencia indicada en la factibilidad eléctrica?	Remítase a la factibilidad eléctrica que forma parte de los antecedentes de la licitación
226	Existen estudios de impacto ambiental DIA, RCA o EIA que se hayan elaborado previamente para confirmar la viabilidad del proyecto?	En función de lo establecido en el punto 3.7 y en el Anexo N°6 de las Condiciones de Operación (Res. N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones), se entregará el centro de carga construido al operador, lo cual considera las aprobaciones y estudios requeridos, de acuerdo a la normativa general aplicable.
227	Para la gestión de empalmes eléctricos con las compañías distribuidoras ¿habrá mediación por parte de la DTPR en el aceleramiento de las gestiones? los plazos normativos de las distribuidoras no son coherentes con el plazo de ejecución del proyecto.	No es atingente a las bases, no procede responder en esta instancia.
228	¿Existirá mediación de parte del DTPM con municipalidad para facilitar la gestión de permisos para los sitios donde se dispondrán terminales de carga eléctrica?	No es atingente a las bases, no procede responder en esta instancia.
229	¿Quién será responsable de la regularización de las recepciones finales de permisos de construcción para el terreno propuesto?	En función de lo establecido en el punto 3.7 y en el Anexo N°6 de las Condiciones de Operación (Res. N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones), se entregará el centro de carga construido al operador, lo cual considera las aprobaciones y estudios requeridos, de acuerdo a la normativa general aplicable.
230	¿Cuál es el porcentaje de respaldo de energía mínimo exigido para el terminal de carga eléctrica?	Si bien esto no es parte de las bases, se considera un generador con capacidad para respaldar el 50% de la operación de transporte.
231	¿Existen restricciones horarias de potencia en la factibilidad eléctrica?	Remítase a la factibilidad eléctrica que forma parte de los antecedentes del concurso.
232	Favor aclarar que los atrasos generados por atrasos de las compañías distribuidoras no serán responsabilidad el operador ni del proveedor de infraestructura.	No es atingente a las bases, no procede responder en esta instancia.
233	¿Existen servidumbres de paso en los terrenos propuesto?	No es atingente a las bases, no procede responder en esta instancia.

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
234	¿Es posible plantear un número distinto de cargadores por terminal?	La cantidad de cargadores informada en la Minuta de centro de carga es la que se ejecutará. Posteriormente, el oferente puede realizar obras adicionales, con la autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo a lo establecido en el Anexo N°7 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
235	¿El terreno se entregara con cierres perimetrales definitivos para el electroterminal de carga?	Remítase a lo señalado en el Anexo N°7 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y a la Minuta de centro de carga.
236	¿Se dispondrá empalme eléctrico y agua potable para la etapa de construcción del electroterminal?	Tratándose de una pregunta no atinente al concurso, no corresponde responderla en esta instancia.
237	En caso de que se facilite empalme eléctrico para la etapa de construcción ¿este tendrá declaración TE-1 ante la SEC?	Tratándose de una pregunta no atinente al concurso, no corresponde responderla en esta instancia.
238	En la visita a terreno se visualizan quebradas y cauces de agua ¿está considerado obras de mitigación para dichos cauces?	No es atinente a las bases, no procede responder en esta instancia.
239	¿La construcción debe considerar la instalación de sistema CCTV? si la respuesta es afirmativa ¿es alcance de esta licitación?	Tratándose de una pregunta no atinente al concurso, corresponde responderla en esta instancia
240	¿Quién es responsable del pago del costo del empalme eléctrico a las compañías distribuidoras y comercializadoras?	Una vez adjudicada la licitación, el operador deberá entregar la información solicitada en el punto 1.9.6 del Decreto N°36 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, requerida para poder suscribir el contrato de cliente con la empresa distribuidora y deberá financiar todos los gastos asociados a su contrato de cliente, con excepción de aquellos que hayan sido financiados en la etapa de construcción del centro de carga ejecutada por Desarrollo País.
241	La construcción de edificaciones y actividades complementarias ¿son alcance de esta licitación o serán construidos por desarrollo país?	En función de lo establecido en el punto 3.7 y en el Anexo N°6 de las Condiciones de Operación (Res. N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones), se entregará el centro de carga construido al operador.
242	Es posible proponer un terreno diferente al propuesto?	No es posible.
243	Favor detallar que contempla el total costos de mantenimiento centro de carga.	Tal como se desprende del punto 3.7 y de los Anexos N°6 y N°7 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones), el mantenimiento preventivo de los cargadores será financiado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través de Desarrollo País. El operador deberá hacerse cargo de todos los costos no considerados dentro de dicho

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
		mantenimiento preventivo, tales como las mantenciones correctivas, reparaciones, gastos de limpieza de los cargadores y la infraestructura de carga asociada entre otros.
244	Favor detallar que contempla el total costos de mantención infraestructura de carga.	Tal como se desprende del punto 3.7 y de los Anexos N°6 y N °7 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones), el mantenimiento preventivo de los cargadores será financiado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través de Desarrollo País. El operador deberá hacerse cargo de todos los costos no considerados dentro de dicho mantenimiento preventivo, tales como las mantenciones correctivas, reparaciones, gastos de limpieza de los cargadores y la infraestructura de carga asociada entre otros.
245	El contrato en comodato del centro de carga que se le entregará al operador tendrá alguna garantía?	Debe remitirse a lo indicado en el punto 3.7 y Anexo N°7 de las Condiciones de Operación (Resolución N°24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).
246	¿Cuál será la capacidad del transformador y grupo electrógeno de respaldo con el cual contará el centro de carga para estimar costos de mantenimiento?	Si bien esto no es parte de las bases, se considera un generador con capacidad para respaldar el 50% de la operación de transporte.
247	¿Qué periodicidad de mantenimiento se exigirá para los cargadores eléctricos?	Debe remitirse al Anexo N°6, Anexo N°7 y al punto 3.7 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
248	¿Se deberá considerar mantenimiento preventivo y correctivo del centro de carga?	Tal como se desprende del punto 3.7 y de los Anexos N°6 y n°7 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones), el mantenimiento preventivo de los cargadores será financiado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través de Desarrollo País. El operador deberá hacerse cargo de todos los costos no considerados dentro de dicho mantenimiento preventivo, tales como las mantenciones correctivas, reparaciones, gastos de limpieza de los cargadores y la infraestructura de carga asociada entre otros.
249	¿Cuántos tableros se proyectarán para la operación del centro de carga?. Clave para estimar el costo del mantenimiento.	De acuerdo a lo señalado en la Minuta de centro de carga, se instalarán los tableros requeridos para 10 cargadores dobles DC de 150kw.
250	¿Qué periodicidad de mantenimiento se exigirá para los transformadores y grupos electrógenos?	Debe remitirse al Anexo N°6, Anexo N°7 y al punto 3.7 de la Resolución N° 24 de 2024, del

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
		Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
251	¿Respecto a la infraestructura asociada al terminal de carga, esta es de uso exclusivo para los buses del proyecto? ¿Es posible cargar (con cobro o sin cobro) buses externos a la operación definida en las bases? ¿Es posible cargar (con cobro o sin cobro) otro tipo de vehículos?	El punto 3.7.1 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, establece que el inmueble solo podrá ser destinado a la operación y carga de baterías de los buses de transporte público asignados. No es posible usarlo para cargar otros buses externos, ni otro tipo de vehículos.
252	¿Es posible tener una referencia del costo mensual asociado al arriendo del terreno indicado en carpeta de antecedentes de centro de carga?¿	No se realizará cobro por concepto de arriendo al Operador. Remítase al Anexo N°7 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
253	¿Los trabajos de nivelación y compactación del terreno citado para la construcción de centro de carga, deben ser realizados y costeados por el operador?	No es atingente a las bases, no procede responder en esta instancia.
254	¿La cuota asociada a costos de arriendo e inversión en habilitación del centro de carga se considera en subsidio operacional afecto a descuentos o como en el caso de la provisión de flota no está afecto a descuento?	No se realizará cobro por concepto de arriendo al Operador. Remítase al Anexo N°7 de la Resolución N° 24 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
255	¿El monto de recaudación a considerar para determinar el porcentaje de aseguramiento será ajustado mensualmente?	La Recaudación Base de Análisis se reajustará mensualmente utilizando el mismo polinomio dispuesto para reajustar el monto de subsidio operacional, según lo dispuesto en el punto 6.2 de Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
256	Para la licitación se ha definido un rango de subsidio mensual admisible, el cual corresponde a la sumatoria del subsidio de operación mensual y el subsidio de provisión de flota mensual, en el cual las ofertas serán evaluadas. Todas las ofertas con monto mayor a este quedaran como inadmisibles. De igual manera se ha definido un rango de subsidio de provisión de flota mensual admisible, en el cual las ofertas serán evaluadas. Cualquier oferta cuyo monto en este rubro se encuentre sobre ese rango de subsidio definido por ministerio será inadmisibile. ¿Cuál será el rango admisible?	Según lo expuesto en el punto 1.4 del Decreto N° 36/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones , el monto de subsidio total máximo mensual y el monto de subsidio de provisión de flota máximo mensual serán resguardados mediante sobre cerrado en Notaría, los cuales serán dados a conocer posterior a la recepción de ofertas.
257	¿Cuál será el rango admisible? ¿Con qué tipo de infraestructura es entregado el terreno para operar (baños, oficinas, puntos de agua potable, drenaje, tipo de suelo, asfalto, ripio, gravilla, cierre perimetral, etc.)? ¿Cuánto, dimensiones y tipos de construcción por cada tipo de infraestructura?	Remítase a la Minuta de centro de carga.
258	¿El ministerio implementará algún tipo de control de evasión en los recorridos? si es afirmativo, ¿de qué tipo y cómo será su logística? en caso de que el control de evasión lo deba hacer el operador, ¿Se pueden utilizar inspectores propios del operador?	El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en el marco de su labor de supervisión y control, en conjunto con el proceso de mejora continua de los sistemas de transporte público podrá implementar iniciativas de control de evasión, en el caso de existir. Estas medidas, en forma y plazo, serán informadas oportunamente una vez el sistema se encuentre en operación.

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
		Debe dirigirse al numeral 28) de las obligaciones del operador, punto 2.2.2.1 de las Condiciones de Operación aprobadas por la Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
259	El operador del servicio estará obligado a contratar a su costo y mantener vigente un seguro. ¿Qué tipo de seguro? ¿Es requerido tomar seguro de asiento por el operador?	Remitirse al punto 3.5.2 y al numeral viii) del punto 3.6.4 de la Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
260	El operador deberá ofertar una cantidad de buses para operar los servicios identificados en las condiciones de operación. ¿Hay un mínimo de vehículos requeridos?	Según lo expuesto en el Anexo N° 1 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones), para llevar a cabo la operación el tamaño de flota total requerido es de al menos 41 buses.
261	Una vez finalizado los 96 meses de contrato con el ministerio y se pretenda prorrogar por 24 meses más, ¿el subsidio otorgado se prorroga también? ¿existirá subsidio extra para compra de baterías o nuevos buses? una vez terminado los 8 años del proyecto,	Dichas condiciones serán establecidas en la Resolución mencionada en el punto 1.2 de las bases concursales (Decreto N° 36/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).
262	¿el contrato de arriendo con opción de compra puede terminar sin la compra de los vehículos? en caso de tomar la opción de compra, ¿existe algún plan para poder darlos de baja o continuar su uso? (chatarización, reciclaje de baterías, venta a terceros, reutilización en otro proyecto similar, etc.)	Para lo primero, debe dirigirse al numeral xiii) del punto 3.6.4 de las condiciones de operación (Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones). Para lo segundo, debe dirigirse al punto 1.1 del Anexo N° 3 de las condiciones de operación (Resolución N° 24/2024).
263	Las mantenciones de los vehículos ¿pueden ser externalizadas?	Tal como se desprende de los puntos 3.6.1 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones) y el Anexo N° 9 de las Bases Concurales (Decreto N° 36/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones), el operador de transporte debe cumplir el plan de mantenimiento ofertado.
264	¿Cuánto será el valor del subsidio operacional y por cuánto tiempo? ¿Se pagará mensual? ¿Será en UF o en pesos? ¿Será variable según ingresos por venta o fijo?	Remitirse al punto 6 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones) y a los puntos 1.3, 1.4 y Anexo N° 1 de las bases concursales (Decreto N° 36/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).
265	¿A qué corresponde la recaudación base en análisis y cuál es su efecto en el monto subsidiado?	Remitirse al punto 1.5 de las bases concursales (Decreto N° 36/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).
266	¿El costo energético lo paga el operador?, en caso de esta respuesta ser afirmativa ¿está incluida en el subsidio operacional?	Tal como se desprende del punto 6.1 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones), el costo asociado a la operación de transporte público es de cargo del

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
		operador, lo cual incluye el costo de la energía asociada a la operación de los buses. Este costo debe ser internalizado en la oferta económica del operador.
267	¿Cuánto será el monto de subsidio para adquisición de flota?	Debe remitirse al numeral 1.3 del Decreto N° 36 de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
268	¿El sistema de control GPS podrá ser cualquiera de los ofertados en el mercado?	Debe remitirse al punto 4.1 de las Condiciones de Operación (Resolución N° 24/2024 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).
269	¿Los conductores deberán trabajar con sistema de control de asistencia mediante sistema GPS con registro de inicio y término de conducción?	Tratándose de una consulta no atinente, no procede responder en esta instancia.
270	¿La tasa exigida de participación de mujeres solo aplica para conductoras? ¿Se exige para personal administrativo por ejemplo? ¿La participación de mujeres en cargos administrativos contribuye a aumentar esta tasa?	Debe dirigirse al punto 3.5 de las Condiciones de Operación, aprobadas por la Resolución N° 24/2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
271	Calle Benavente con Tocopilla tendrá un colector de aguas lluvias?	Tratándose de una pregunta no atinente a este proceso, no corresponde responderla en esta instancia.
272	El perímetro de exclusión solo permite el tránsito de locomoción colectiva licitada (buses eléctricos). Los taxi colectivos podrán recorrer por el perímetro de exclusión?	Tratándose de una pregunta no atinente a este proceso, no corresponde responderla en esta instancia
273	Tendremos un desarrollo de la infraestructura vial y construcción de paraderos?	Tratándose de una pregunta no atinente a este proceso, no corresponde responderla en esta instancia

**2° PUBLÍQUESE** el presente acto administrativo, en el sitio web de la División de Transporte Público Regional (<http://www.dtp.r.gob.cl>)

**ANÓTESE Y COMUNÍQUESE**

**Distribución:**

DIVISION DE TRANSPORTE PUBLICO REGIONAL – OFICINA DE PARTES  
DIVISION LEGAL  
GABINETE SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES  
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL COQUIMBO

---



Para verificar la validez de este documento debe escanear el código QR y descargar una copia del documento desde el Sistema de Gestión Documental.

1293743

E5683/2025