

REPORTE DE RESPUESTAS
PROCESO DE CONSULTA CIUDADANA DE LAS BASES DE LICITACIÓN PARA OTORGAR EN
CONCESIÓN ESTABLECIMIENTOS QUE PRACTIQUEN REVISIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

En el marco de lo dispuesto en la Ley N° 20.500, sobre Asociaciones y Participación Ciudadana en la Gestión Pública, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones con fecha 23 de abril de 2021 dio inicio al proceso de consulta ciudadana de las Bases de Licitación para otorgar en concesión establecimientos que practiquen revisiones técnicas de vehículos en el territorio nacional.

Por intermedio de estas Bases se plantean los requerimientos administrativos y técnicos, así como las características de operación de los servicios de revisión técnica y de verificación de emisiones contaminantes y los aspectos reglamentarios y contractuales por los que se registrarán las nuevas concesiones de plantas de revisión técnica, en adelante e indistintamente “plantas” o “PRT”.

Durante la etapa de consulta ciudadana, cuyo cierre se efectuó el día 7 de mayo de 2021, a las 14:00 horas, se recibieron sobre 350 consultas, observaciones y comentarios por parte de distintos interesados, destacando concesionarios de plantas revisoras, Municipios y personas naturales.

Los puntos de las Bases de licitación que recibieron el mayor número de consultas son el 1.6.3 y 2.3.3 referidos al Circuito de Monitoreo por medio de Cámaras y a los contenidos de la Propuesta Técnica, respectivamente. El 58% de las consultas corresponden a las Bases Técnicas, mientras que las Bases Administrativas y los Anexos registran un 21% cada una.

Las consultas y opiniones recibidas fueron evaluadas y ponderadas por parte de esta Secretaría de Estado, incorporándose las modificaciones que se han considerado pertinentes con el cumplimiento de los objetivos perseguidos en virtud de la propuesta de Bases de Licitación sometida a consulta ciudadana.

Sin perjuicio de lo anterior, se ha estimado necesario aclarar que las nuevas Bases de Licitación requieren consecuentemente una modificación al Decreto Supremo N°156 de 1990 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que se encuentra en desarrollo y que debe ser enviado a Contraloría General de la República conjuntamente con las Bases de Licitación. Parte de las modificaciones incluye inhabilidades, personal, libros de inspección y reclamos, sistema sancionatorio, entre otros.

En adelante se da respuesta general a los distintos puntos consultados de las Bases de Licitación.

Punto 1.1.- Introducción

Cada Gobierno Regional, en adelante “GORE”, determinará el número de establecimientos que practiquen revisiones técnicas necesarios para cubrir la demanda de estos servicios en su región, de acuerdo a la Metodología aprobada por la Resolución Exenta N°1.008 de 2020 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante “el Ministerio”, y sus modificaciones posteriores. En atención a que la competencia antes referida se delega a los GORES, no está previsto que el Ministerio elabore un informe favorable, ni está contemplado en el Decreto Supremo N°71 de 2019 del Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

Los procesos de licitación de concesiones que operen establecimientos que practiquen revisiones técnicas de vehículos, se entienden finalizados con la total tramitación de las Resoluciones que adjudican las concesiones cuyo llamado se hubiere iniciado mediante licitación pública del GORE respectivo, aun cuando exceda el plazo de la transferencia de competencia o bien hasta la total tramitación de las Resoluciones que declaren desierto en todo o parte el proceso licitatorio, en cuyo caso corresponderá al Ministerio realizar el proceso indicado. Es por ello que en las Bases de Licitación en variadas ocasiones se cita *“el Gobierno Regional o el Ministerio, según corresponda”*.

Los contratos de concesión seguirán siendo fiscalizados por el Ministerio, y no se anticipan controversias en la aplicación de las respuestas a las consultas del proceso licitatorio ya que el Ministerio prestará colaboración técnica en esta etapa a los GORES, según lo establece el citado Decreto Supremo N°71 de 2019 y profesionales del Ministerio conformarán las comisiones de evaluación junto con profesionales de los GORES.

Punto 1.2.- Definiciones

No hay cambios en las definiciones establecidas en las Bases.

Punto 1.3.-Características de la concesión

Las concesiones son indivisibles. Esto significa que el concesionario se encuentra obligado a operar todas las plantas de revisión técnica que comprende la concesión, sin que pueda decidir operar sólo unas, en tanto que, otras no, o bien, renunciar a una o más de aquéllas. Si así lo hiciera, se aplicarán las sanciones que correspondan, las que, salvo contadas excepciones, implicarán la caducidad de la concesión.

El periodo de la concesión es de 10 años a contar de la publicación en el Diario Oficial, del extracto de la Resolución que disponga la puesta en operación de la primera planta revisora de la concesión que comience a operar, no de la firma del contrato, ni de la Resolución que lo aprueba, es decir, los 2 años de implementación no están considerados en el periodo efectivo de concesión. No se contemplan prórrogas de contrato por las demoras en la puesta en operación.

En relación a las prórrogas, es el Secretario Regional quien determinará, previo al término de la concesión, si se requiere una prórroga de la concesión o de una o más plantas que la componen, en atención a la puesta en marcha o de operación de las plantas revisoras que se liciten en dicha oportunidad, de manera de dar continuidad a los servicios. Sin embargo, las prórrogas constituyen una modificación de los contratos de concesión, por lo tanto, debe existir mutuo acuerdo previo para que se produzcan, pudiendo el concesionario rechazarlas sin dar origen a multas o sanciones.

El término de 2 años para la implantación de una planta revisora y eventualmente 6 meses de prórroga es tiempo suficiente para dar cumplimiento a los requisitos de las Bases de Licitación y no perpetuar las actuales concesiones.

Atendiendo a las observaciones recibidas, relativas a la exigencia que de los socios, miembros del directorio, representantes legales y/o gerentes generales de las sociedades concesionarias, queden obligados solidaria e indivisiblemente, al cumplimiento de todas las obligaciones que contraiga

dicha sociedad concesionaria durante la vigencia de la concesión, se modifican las bases, quedando, sólo los socios de las sociedades concesionarias solidaria e indivisiblemente obligados a dicho cumplimiento, tal como se exige en las bases actuales, aprobadas por Resolución N°251 de 2012 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones posteriores.

Punto 1.4.- Requisitos de Infraestructura de las Plantas Revisoras

Las plantas revisoras deben contar con patente municipal para iniciar operaciones. Al respecto, se debe tener en consideración que no todos los Municipios otorgan patentes provisorias para el desarrollo de éstas u otras actividades. Solo se podrá dar inicio a la operación con una patente provisorio si las observaciones que dieron origen a ésta no interfieren con el proceso de revisión técnica.

Respecto de los cambios de local, se debe tener en consideración que se trata de hechos puntuales y de variados orígenes por lo cual se analizan caso a caso, en función de las dificultades que tenga el concesionario para la implementación de la planta en el lugar propuesto y de las acciones que haya realizado éste en función del plan de trabajo propuesto. Una vez justificado el cambio de local, una Comisión deberá evaluar el nuevo terreno de manera que esta nueva ubicación cumpla de igual manera o superior la evaluación del terreno original, teniendo en consideración la pauta de evaluación que contendrán las Bases de Licitación.

Respecto de los aumentos de capacidad, los parámetros y variables a considerar, así como los plazos de solicitud y respuestas serán definidos a través de procedimientos aprobados por Resolución del Ministerio y puesto a disposición de los concesionarios.

Los aumentos de capacidad a través de Unidades Móviles son consideradas excepcionales y para caso en que un concesionario renuncie o se caduque una concesión; deberá ser solicitada a todos los concesionarios de la región, debiéndose elegir a aquél que ofrezca la menor tarifa y/o menor tiempo de implementación, pudiendo un concesionario negarse a la solicitud sin sanciones asociadas.

La ampliación de capacidad no puede ser solicitada previo a la puesta en operación de las plantas. Los cambios de líneas pesadas a mixtas tampoco.

Por último, se aclara que las características de los uniformes o de elementos de información son definidos en el Manual de Imagen Corporativa y no en las Bases, por tanto, las consultas asociadas a este punto serán analizadas en su mérito y se evaluará una posible modificación a dicho documento.

Punto 1.5.- Requisitos de capacidad de atención de las Plantas Revisoras

La implementación progresiva de líneas es una alternativa que puede ser propuesta por la oferente, en cuyo caso será evaluada por la correspondiente Comisión de Evaluación. Independiente del total de líneas licitadas para una planta revisora, ésta siempre debe comenzar a operar con un mínimo de 2.

El número de estacionamientos es parte de la propuesta del oferente. El mínimo exigido se relaciona con el sistema de reserva de horas, toda vez que, con esta exigencia debiera tender a disminuir la espera en las plantas. Del mismo modo, la implementación del certificado digital y la eliminación de los distintivos de revisión técnica clase B impacta directamente los tiempos de permanencia en los estacionamientos de post revisión.

Atendiendo a las observaciones relacionadas con el área de rechazos visuales para vehículos pesados, se elimina la exigencia de las Bases para este tipo de vehículos. Respecto del área de rechazos para vehículos livianos, las Bases no indican que deba ser techado. Se debe considerar que en el área señalada es exigible una cámara ANPR que permita detectar la placa patente de los vehículos.

Punto 1.6.- Requisitos de Equipamiento de las Plantas Revisoras

Las Bases contemplan la eventualidad de cambio de equipos previo a la puesta en operación de las plantas revisoras, por caso fortuito o fuerza mayor, es decir que es un hecho no previsto y no atribuible al concesionario, por tanto, será analizado caso a caso en su oportunidad atendiendo los antecedentes fundantes de la solicitud y la evaluación de éstos en el proceso de licitación.

Los equipos deben ser nuevos de manera de que los nuevos proponentes compitan en igualdad de condiciones que los actuales concesionarios.

Respecto de la necesidad de las Unidades Móviles en alguna concesión a licitar en la región, estarán definidas en la Resolución de Llamado. Los lugares a donde se desplazarán serán determinadas por el secretario Regional teniendo en cuentas las solicitudes de los Municipios, quienes deberán dar las facilidades para su instalación en las comunas o localidades que por sus condiciones de ubicación, geografía y número de vehículos lo requiere. Los costos de instalación y operación de la Unidad Móvil serán de cargo del concesionario.

Las Unidades Móviles pueden estar montadas en un remolque o semiremolque o comprender una sola unidad con el vehículo.

En cuanto a lo consultado en torno a la legalidad del control a través de cámaras del personal que labora en las plantas de revisión técnica, cabe tener presente que lo que se controla, no es a los trabajadores de la planta revisora, sino que, el proceso de revisión técnica, a fin de que éste se realice dando cumplimiento cabal a las exigencias establecidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para asegurar que los vehículos motorizados circulen por calles y caminos del país, de forma segura, sin poner en riesgo la vida de las personas, sean estas, conductores, pasajeros, ciclistas o peatones. Por ello, las cámaras deben estar dispuestas de forma tal, que permitan visualizar a los vehículos, durante todo el proceso de inspección técnica que se le realice a cada vehículo, desde su ingreso al término de la línea, permitiendo su identificación por medio de la captura de las placas patentes de los mismos. En ese sentido, se entiende que las imágenes que las cámaras puedan captar de uno o más trabajadores de la planta revisora son discontinuas y por sobretodo, secundarias o accidentales, no vulnerándose con ello las garantías constitucionales del derecho a la intimidad y privacidad, tal como lo ha señalado la Jurisprudencia Administrativa de la Dirección del Trabajo, entre otros, a través de su dictamen N° 2328-130, del 19 de julio de 2002.

Respecto de la fiscalización, se aclara que el personal del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá tener acceso a las cámaras y equipos, pero no podrán operarlos o manipularlos.

Respecto de la exigencia de contar con un enlace dedicado a Internet por medio de una red de Fibra Óptica, de un Ancho de Banda no inferior a 100 Mbps o alternativamente una red que interconecte a todas o a un grupo de plantas revisoras con un ancho de banda dedicado en la cabecera de la red como mínimo de $n \times 100$ Mbps, donde n es el número de plantas revisoras, se agrega en las que, no obstante, en aquellas en zonas con problemas de cobertura o disponibilidad de proveedor de servicios, con ese ancho de banda se puede contar con un enlace de radio en la banda de 4,9 a 6 GHz, hasta que exista disponibilidad de servicio de fibra óptica, momento en que será exigible el Ancho de Banda no inferior a 100 Mbps, otorgándose un plazo prudencial para su contratación e implementación.

Los protocolos de comunicación serán parte de las Bases de Licitación, sólo las url de los servicios en producción serán entregadas a los concesionarios una vez iniciado el contrato.

Corresponde al concesionario asegurar que su sistema informático logre conservar la integridad de los datos que captura y registra, lo que debe ser verificado a través de una auditoría. El monto de 10 UTM por línea de revisión es por una única vez durante la concesión. Los plazos que confiera la autoridad no pueden ser arbitrarios. Estos deberán considerar los tiempos necesarios para corregir los errores. Con todo, frente a cualquier medida que se adopte, existen las instancias de revisión que el ordenamiento jurídico concede.

En relación con las mantenciones del circuito de monitoreo por medio de cámaras, éstas pueden ser las que determine el fabricante, siempre y cuando éste las requiera en un mayor número que el exigido en las Bases.

No hay requisitos respecto a quien debe efectuar las mantenciones. Es prerrogativa del concesionario la selección del personal, sin perjuicio de lo cual debe garantizar la calidad y especificaciones contenidas en Bases.

Punto 1.7.- Requisitos de Personal

La modalidad de contratación del personal de las plantas revisoras es de exclusiva responsabilidad de los concesionarios, quienes, no obstante, deberán velar por que se cumpla con la normativa vigente. Por otra parte, en todo contrato de trabajo se debe especificar las labores que desarrolla el trabajador y las responsabilidades asociadas al cargo.

Los distintos cargos dentro de una planta no pueden ser compartidos por un mismo trabajador; en especial, el Jefe Técnico es un funcionario de dedicación exclusiva a labores técnicas dentro de la planta y no debe desarrollar labores administrativas; de ahí la necesidad de generar el nuevo cargo de Jefe o Encargado Administrativo.

En particular, el encargado de contrato es un cargo que no requiere dedicación exclusiva y puede ser uno para distintas concesiones que se adjudique un oferente. La necesidad de este cargo surge por la poca presencia que tienen los Gerentes Técnicos en regiones, debiendo interactuar los Secretarios Regionales sólo con los Jefes Técnicos de cada planta revisora.

Respecto del personal de las Unidades móviles se debe tener en consideración que éstas son solicitadas para que se encuentren en todo momento en terreno prestando servicio, por tanto, no es aceptable que el personal sea el mismo que opera en una planta revisora. Sin perjuicio de lo anterior, si dicha Unidad no sale en determinados periodos, su personal puede desarrollar funciones en cualquier planta de la concesión.

Las políticas en relación con eventuales conflictos de interés serán debidamente informadas a los concesionarios al inicio de los contratos para que sean incluidas en las capacitaciones del personal que labore en las plantas revisoras.

Por último, se aclara que las ausencias temporales del personal técnico se pueden suplir con personal que cumpla el perfil mínimo exigido para el cargo a través de las Bases de Licitación, independientemente del perfil profesional propuesto por el oferente.

Punto 1.8.- Requisitos de operación de las Plantas Revisoras

El horario de atención definido en las Bases es 54 horas semanales de atención de lunes a sábado, pudiendo el concesionario distribuirlo de acuerdo a la demanda de sus plantas revisoras. Se debe tener en cuenta que este horario permite que las plantas revisoras funcionen con menos horas que las habituales, en las condiciones que se establecen en el punto 1.8.2 de las Bases, referido a Flexibilidad horaria y operacional.

El cumplimiento de las condiciones previstas en las Bases de Licitación es de responsabilidad del concesionario, quien deberá administrar de los medios y recursos para dar cumplimiento a las horas de funcionamiento mínimo de las plantas revisoras. Se debe tener en cuenta que se exigen horas de atención de las plantas revisoras y no cumplimiento de jornadas laborales de sus trabajadores.

Respecto de plazos que confiere la autoridad, estos no pueden ser arbitrarios, debiendo constar en un acto administrativo formal y ser notificados con la debida anticipación. Asimismo, los plazos deberán considerar los tiempos necesarios para la implementación de las medidas exigidas. Con todo, frente a cualquier medida que se adopte, existen las instancias de revisión que el ordenamiento jurídico concede.

Las Bases no establecen limitaciones para ajustar el personal cuando se aplica la flexibilidad horaria y operacional.

En relación a la reserva de horas, y en atención a las observaciones planteadas, se han modificado las Bases en el sentido de no restringir franjas horarias en la reserva de horas, de manera tal que cada concesionario presente la respectiva agenda, de acuerdo a las líneas disponibles en cada una de sus plantas. Lo mismo ocurre con la anticipación o el tiempo que se le solicitará al usuario para presentarse en la planta, cuyo transcurso le haga perder su turno.

Cada concesionario podrá determinar la hora de atención efectiva en la agenda de reserva, así como disponer filtros para los distintos tipos de vehículo o de revisión. Respecto al pago previo, no hay restricciones en las Bases de Licitación.

Si bien se reconocen los problemas que se presentaron en algunas plantas con la reserva de horas implementada producto de la pandemia, es importante destacar que, actualmente no se trata de un sistema único y generalizado como lo exigen las nuevas Bases, puesto que se permite a los usuarios acudir sin una reserva, lo que provoca inconvenientes operativos en las plantas, ya que la gestión y personal de las actuales plantas no estaba preparado para atender bajo este sistema e incluso algunas plantas, dada su configuración, no permiten atender fluidamente a los usuarios que reservan horas. Un sistema al 100% con reserva, con plantas adaptadas y con la debida comunicación a los usuarios respecto de la forma de atención no debiera presentar inconvenientes.

Respecto del uso de Call Center para agendar horas, éste es facultativo de cada concesionario. Sin perjuicio de lo anterior, el concesionario deberá contar con al menos un número de teléfono exclusivo para reserva de hora de manera telefónica.

La información de reserva de horas que se entregue a través de pantallas es información dinámica.

Respecto de los servicios conexos, éstos están claramente definidos en las Bases de Licitación. Se trata de revisiones previas, certificaciones y/o servicios que resulten de una desagregación o detalle de los resultados de las pruebas de medición del servicio de revisión.

Por su parte, las actividades complementarias son servicios que pueden prestarse a partir de la operación de las plantas revisoras. Estos servicios que considerarán complementarios en la medida que se trate de actividades comerciales en beneficio de los usuarios y que no interfieran con los procesos de revisión técnica. Quien califica la pertinencia es el Secretario Regional Ministerial correspondiente.

Por último, y en relación con las revisiones fuera del local autorizado para vehículos pesados se indica que la tarifa es parte de la Oferta Económica que debe presentar el proponente. No se considera este tipo de revisiones para vehículos livianos, puesto que existirá al menos una Unidad Móvil por región para tales efectos.

Punto 1.9.- Proceso de Revisión Técnica

Frente a las inquietudes planteadas en torno a las unidades centrales de procesos en la zona de rechazos visuales, se aclara que en las inspecciones visuales se debe considerar el uso de elementos tales como, lápices ópticos, lectores de códigos de barra y/o teclados especializados.

Asimismo, se señala que ante la disyuntiva de cómo operar los equipos de las líneas, prevalecerá señalado por los fabricantes, sin perjuicio de seguir los procedimientos establecidos en el Manual de Procedimiento e Interpretación de Resultados.

Respecto del registro de las placas patentes, éste es muy pequeño y cada fotografía no pesa más de 150Kb, por lo que el almacenamiento de dichos registros y evidencias no representa un espacio de disco relevante. El mercado ofrece actualmente cámaras con el nivel de reconocimiento exigido y/o superior, el cual se logra realizando una instalación que respete las buenas practicas recomendadas por el fabricante. Las fotografías no deberán ser enviadas por WebServices.

La clave con la que los usuarios podrán descargar los certificados desde un sitio web, al menos mientras dichos certificados se encuentren vigentes, deberá ser provista por el concesionario. Sin perjuicio de lo anterior, el concesionario deberá contemplar generar copias de los certificados a solicitud del Ministerio por al menos 4 años desde su emisión.

En cuanto al rendimiento de cada tipo de línea de revisión que comprendan las plantas revisoras que el concesionario deberá informar, se aclara que esto se debe medir desde que el vehículo ingresa a la línea de revisión hasta que sale de la línea de revisión: En consecuencia, no se deben considerar las etapas administrativas de ingreso a la planta o de entrega de certificados.

Sobre el objeto de esta exigencia, cabe señalar que, si bien es cierto los concesionarios tienen libertad para forjar las metas de producción en su negocio, así como disponer los recursos para alcanzarlos, las bases exigen de parte de los oferentes la debida coherencia entre la infraestructura, el equipamiento y el recurso humano comprometido. Asimismo, durante la operación de las plantas revisoras, puede resultar un indicador más a considerar al momento de evaluar eventuales flexibilidades horarias, ampliaciones de capacidad u otros requerimientos que pudieran suscitarse.

Punto 1.10- Requisitos de Información

Se debe tener en consideración que mantener respaldos de los archivos fuera de las dependencias de las plantas revisoras tiene por objeto mantener a salvo la información en caso de siniestros. Las Bases no establecen restricciones respecto de dónde puedan alojarse los respaldos, siendo decisión del concesionario definir su ubicación. La data de las revisiones debe guardarse por todo el periodo de la concesión.

Respecto del número de chasis y número de VIN, éstos son iguales en el caso de vehículos motorizados; no así, tratándose de vehículos no motorizados, tales como remolques o semi remolques.

Punto 1.11.- Requisitos de Calidad de Servicio

Las páginas web deben ser exclusivas para las concesiones en Chile pudiendo tener link o información de sus páginas institucionales. Los contenidos mínimos y la relevancia de éstos dentro de la web serán entregados a los concesionarios al iniciar el contrato. La publicación simultánea de las cámaras de pre revisión podrá ser por concesión o por región.

Las páginas no serán evaluadas por el Ministerio, lo que se busca es uniformar la información mínima que debe tener el usuario al momento de ingresar a los sitios web y relevar aquella que es importante en la toma de decisiones, como por ejemplo disponibilidad de horas, tarifas, ubicación, etc.

El sistema de reclamos no considera el libro físico, de ahí la importancia de disponer de terminales en las dependencias de las plantas para que los usuarios puedan ingresar sus reclamos al sistema web.

La nueva forma de operar a través de reserva de hora no justifica tarifas diferenciadas para vehículos que acuden de manera atrasada, ya que no genera mayores costos de operación en las plantas revisoras. Si se trata de un castigo o multa, no corresponde a los concesionarios aplicarla. Privilegiar vehículos que acuden de acuerdo al calendario de revisión aplica sólo para los vehículos que efectúan

revisión anual, de acuerdo al último dígito de su placa patente. Los periodos de baja demanda pueden ser determinados por los concesionarios a partir de estadísticas de revisiones técnicas disponibles en la página web Ministerio.

El tiempo medio de espera que debe ser informado al ingreso de la planta agrupa todos los tipos de vehículos que atiende la planta, el propósito de esta información es que el usuario tenga información del tiempo que deberá esperar para ser atendido.

La norma NCH ISO 9001:2015 no reemplaza a la norma NCH-ISO 17020:2012 citada en las Bases, siendo estas compatibles sólo en lo que corresponde al capítulo del Sistema de Gestión, pero en su conjunto no son equivalentes entre sí.

Punto 1.12.- Tarifas

La tarifa de presentación, que será aquella que se considere para efectos de adjudicar una concesión, corresponderá al valor de los servicios de revisión técnica y verificación de emisiones contaminantes (Anexo N°10).

Sin perjuicio de lo anterior, el proponente deberá indicar el valor de cada una de las tarifas por los demás servicios que se prestan en las plantas revisoras de que se trate, expresadas en porcentaje en relación a la tarifa de presentación TA1 o TB1, según la clase de planta revisora que comprenda la concesión (Anexo N°11).

Finalmente, el oferente deberá indicar las estimaciones de demanda por planta revisora para el periodo de la concesión y las proyecciones de costos y gastos, que sustenten la tarifa presentada, esto es, proyecciones de costos de inversión, operación, mantención, y tasa de descuento privada (Anexo N°12). En relación con este último Anexo, se aclara que se trata de un antecedente de respaldo que, si bien no es determinante en la elección de la mejor oferta, sus cifras debieran guardar la debida coherencia tanto con la tarifa de presentación, como con las demás tarifas que se señalan en el Anexo N°11, entendiendo por coherencia la correcta relación entre las distintas tarifas según lo requerido en Bases y lo reportado en los distintos anexos. Sin perjuicio de lo anterior, y para facilitar la entrega de tarifas se dispondrá de una planilla para que se presente la Oferta Económica.

El Ministerio podrá revisar las condiciones del contrato de concesión, con el objeto de restablecer el equilibrio económico del contrato, si durante la vigencia del mismo, se produjeran cambios normativos que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.

El reajuste de la tarifa deberá ser solicitado anualmente. La solicitud se presenta en el mes de febrero, para comenzar a operar a partir del mes de abril. No se usa el valor de la UTM correspondiente al mes de marzo, sino que el siguiente Factor de reajuste:

$$FR = 45\% * \text{Porcentaje variación del IR} + 55\% * \text{Porcentaje variación del IPC}$$

IR es el Índice Nominal de Remuneraciones e IPC es el Índice de Precios al Consumidor. En ambos se usarán los indicadores informados por el INE respecto de las variaciones a 12 meses (anual) del año calendario anterior de la solicitud de reajuste.

Si por distintas razones el concesionario no acepta el aumento de plazo de la concesión (no superior a doce meses) porque no compensa el aumento que es mayor al 25%. No se podrá aplicar el aumento directamente a valor de la revisión técnica.

Punto 2.1.- Sobre los proponentes

Se determina extender las inhabilidades de funcionarios públicos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a los funcionarios públicos de los Gobiernos Regionales, en caso que la facultad de licitar las concesiones para la operación de establecimientos que practiquen revisiones técnicas de vehículos, se delegue en dicha entidad, conforme se señala en el punto 1.1. de las Bases de Licitación.

Se aclara que el porcentaje máximo de las concesiones de las que puede ser titular un concesionario, es por el total de concesiones de la correspondiente región, independientemente de las Bases por las que se rijan.

Punto 2.2.- Cronograma de la licitación

El cronograma del proceso de licitación también será publicado en la página web del Ministerio durante todo el tiempo que éste dure.

Se señala que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones adoptará todas las medidas de rigor para resguardar la seguridad, confidencialidad, integridad y transparencia del proceso y consecuentemente de las propuestas.

Punto 2.3.- Presentación de la propuesta

Se velará porque el sistema que se implemente para la presentación de las propuestas, otorgue una confirmación de recibo de documentación al oferente. No obstante, corresponderá a aquél verificar la integridad y calidad de sus archivos. La calidad de los archivos se refiere a que no tengan virus, ni daños, y se encuentren completos.

En caso que la entidad licitante requiera a uno o más proponentes que acompañen documentos legales faltantes u omitidos conforme al punto 2.3.1 de las Bases de Licitación, el requerimiento será publicado en el sitio web señalado y podrá ser visto por todos los proponentes, no así el contenido de las respuestas o antecedentes que los requeridos entreguen. Lo anterior, sin perjuicio de las constancias que se dejen en el informe que elabore la comisión de evaluación de las propuestas.

Se precisa que la solvencia financiera de la empresa mediante copia simple del balance al 31 de diciembre de los 2 últimos años, en conjunto con el Estado Anual de Resultados, deben ser consolidados.

Debe tenerse presente que en caso que el terreno propuesto no cuente con factibilidad de energía eléctrica, agua potable y/o alcantarillado, la oferta respectiva no será descalificada. Al respecto, deberá estarse al puntaje que el correspondiente ítem de evaluación asigne en tal caso.

En relación con el Idioma en que el correspondiente Link presente el equipamiento o instrumentos ofertados, bastará atenerse al idioma en que se presente en la página web respectiva. En cuanto a esta última, podrá tratarse de la página web del fabricante o del representante o distribuidor de la marca en Chile.

Los Planos en AutoCad, deberán acompañarse adicionalmente en extensión PDF no editables, siendo ésta la versión válida en caso de diferencias.

La exigencia de presentar experiencia es voluntaria, y sólo si el proponente la tuviere. En caso que el proponente no cuente con experiencia previa como la referida, éste deberá estarse al puntaje que el correspondiente ítem de evaluación asigne en tal caso.

Un IMIV corresponde a un Informe de Mitigación de Impacto Vial que es el mecanismo a través del cual el titular de un proyecto de crecimiento urbano por extensión o por densificación, solicita la evaluación y aprobación de las medidas de mitigación obligatorias relacionadas con el sistema de movilidad local que le sean aplicables y, en los casos que corresponda, de las medidas de mitigación adicionales requeridas para aplacar o disminuir adecuadamente los impactos relevantes que se producirían en el referido sistema con la puesta en operación del proyecto, con el objeto de mantener sus estándares de servicio, en la correspondiente área de influencia, en un nivel semejante al existente antes de la puesta en operación del proyecto. El IMIV es el instrumento que de acuerdo a la ley N° 20.958 que establece un Sistema de Aportes al Espacio Público reemplazará a los Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU) y a los Informes Viales Básicos (IVB), cuando entre en vigencia, es decir, desde el 17 de noviembre del 2021.

El IMIV puede ser de tres categorías: básico, intermedio o mayor, conforme la estimación de flujos vehiculares privados motorizados y de viajes en otros modos. El IMIV se evaluará y aprobará a través del Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad (SEIM), debiendo para ello el titular de un proyecto declarar en el SEIM, las características del mismo, tales como nombre y descripción del proyecto, localización y accesos, características físicas y operacionales, destinos involucrados y superficies, número de estacionamientos, entre otras características, con el objeto que el SEIM pueda efectuar una estimación de los flujos inducidos por el proyecto, sea en transporte privado motorizado, en transporte público o en modos no motorizados, y determinar si el proyecto debe o no presentar un IMIV. En caso que sea exigible el IMIV, el SEIM determinará el tipo de informe requerido (básico, intermedio o mayor). En caso de que el proyecto no requiera realizar un IMIV, el SEIM emitirá un certificado de exención, y si requiere elaborarlo, el certificado del SEIM indicará el tipo de IMIV que debe hacer, (certificado de categorización).

Para solicitar el permiso de edificación de una planta revisora ante la respectiva Dirección de Obras Municipales (DOM), se debe distinguir si conforme a la estimación de flujos que haga el SEIM, la planta debe o no, realizar un IMIV. En el caso de no requerir IMIV, bastará que el titular de proyecto presente el certificado de exención ante la DOM; pero en el caso de que deba realizar un IMIV, el certificado de que el Titular ingresó el IMIV a revisión en el SEIM, (certificado de Ingreso) será uno de los requisitos para solicitar el permiso de edificación, y la aprobación que el SEIM realice al IMIV, un requisito para obtener el referido permiso.

Finalmente, no es recomendable establecer la elaboración o aprobación de un IMIV como requisito a los proponentes de la licitación, ya que dicho Informe debe ser realizado para los proyectos que

efectivamente deban pedir un permiso de edificación, y que vayan ser ejecutados, por lo tanto debe solicitarse cuando se haya adjudicado a los concesionarios.

Los datos estadísticos de revisiones técnicas realizadas por plantas revisoras, son de público conocimiento y pueden ser consultadas en la página web del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; asimismo, es de público conocimiento y pueden ser consultados en la página web del INE los datos correspondientes al parque vehicular.

Los antecedentes de respaldo de la tarifa no corresponden a ingresos mínimos garantizados. Es el concesionario quien asume la estimación hecha respecto del número de revisiones. El que se adjudique a una determinada tarifa basada en estimaciones de demanda del proponente no quiere decir que se valide o se asegure dicha demanda.

Punto 2.4.- Apertura de las propuestas

Las Direcciones de Obras Municipales y las Direcciones de Tránsito y Transporte de las comunas donde se licite plantas revisoras, que hayan sido convocados a formar parte de la comisión, tendrán derecho a evaluar.

Corresponderá a la Comisión Evaluadora de las ofertas calificar la coherencia, entendiendo por tal una correspondencia entre la tarifa ofertada y las cifras entregadas como respaldo en los distintos ítems dispuestos en el Anexo N° 12. Si la presentación no corresponde a una realidad o no es seria, ésta podrá ser descalifica.

Se señala que las Bases de Licitación contendrán una pauta de evaluación que podrá ser consultada por los interesados.

Finalmente, respecto de las sanciones por incumplimiento de las Bases de Licitación, y en particular, tratándose de las multas mayores o menores a que éstas se refieren, se hace presente que se contienen en el D.S. N° 156, de 1990 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que actualmente está siendo modificado.

ANEXOS

En relación a los Anexos, estos serán adecuados de manera de no dar lugar a interpretaciones, teniendo en consideración las consultas recibidas en el proceso.

En particular, en lo que se refiere a disposiciones sobre los locales, debe entenderse que se trata de disposiciones generales y en ningún caso pueden ir en contra de normas de urbanismo y construcción. El proyecto que se presenta en la licitación debe entenderse como un anteproyecto que cumpla con los requerimientos mínimos de estas Bases, pero podrá ser objeto de observaciones y cambios en la etapa de obtención de permisos de acuerdo a las normas de los propios municipios. Así, en lo que se refiere por ejemplo al número de servicios higiénicos, números de estacionamientos, estacionamientos para personas con discapacidad o para el personal que labora en las plantas, áreas verdes, entre otras, pueden ser observados por otros organismos con posterioridad a la adjudicación de la propuesta.

Por otra parte, corresponde a los proponentes asesorarse adecuadamente en la elaboración de sus propuestas de manera de conocer las normas que rigen nacional y localmente para la instalación de plantas revisoras.

Contrario a lo que se expone en las consultas, los preceptos que llevaron a implementar las estaciones de medición de ruido, hoy se encuentran plenamente vigentes, independiente de la certificación a que son sometidos los buses para el ingreso al país, la política de movilidad eléctrica que ha se implementado en los últimos años y consecuentemente el número de buses eléctricos no son suficientes para eliminar esta prueba que, además, es una exigencia reglamentada en el Decreto Supremo N°129 de 2002, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. El puesto de ruido exigido será techado en todas las ciudades que determinen las Bases de Licitación.

Aislamiento acústico es el nivel de pérdida de la transmisión sonora en decibeles que puede conseguirse al interponer un obstáculo sólido, no poroso, en el camino de la transmisión aérea de una onda sonora, concepto útil a considerar para la techumbre de la estación de ruidos y restantes instalaciones. Deben armonizarse los decibeles que controlen el ruido de fondo, la efectividad de la medición de ruidos estacionarios y la protección del operario.

Las normas acústicas contenidas en la legislación son el Decreto Supremo N°38 de 2011 y la Resolución Exenta N°313 de 2019, ambas del Ministerio de Medio Ambiente; Decreto Supremo N°129 de 2002, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, ya citado y el Decreto Supremo N°594 de 1999 del Ministerio de Salud.

Se debe tener presente que cualquier exigencia que el Ministerio efectúe a los concesionarios con posterioridad a la adjudicación será obligatoria en la medida que éstos tengan la posibilidad de implementarla. No es posible por ejemplo solicitar nuevas líneas de inspección si los terrenos no lo permiten.

En materia de equipamiento, la exigencia del método ASM son para todo el país, ya que, si bien la reglamentación vigente aplica a algunas regiones, también se exige en diversos Planes de Descontaminación Atmosférica para determinadas ciudades. De manera paralela, se trabaja con el Ministerio de Medio Ambiente para actualizar la normativa correspondiente.

La función de un analizador de gases es medir los gases que lo componen (CO, HC; NOx, O2, CO2) principalmente; por lo que como instrumento de medición puede ser utilizado cualquiera sea el método descrito para realizar la prueba, estático o dinámico. La exigencia de un analizador sustitutivo tiene por objeto permitir la medición de vehículo que no están obligados al método ASM, por ejemplo, un bus o camión dotados de motor de encendido por chispa, lo que permite medirlos en la línea tipo P y dada la portabilidad de los analizadores es más fácil trasladarlos.

Por tanto, es posible utilizar el analizador utilizado para el método ASM, para realizar la medición en ralentí a 2500 +- 300 rpm, siendo responsabilidad del concesionario implementar ambos procedimientos de medición en el analizador y la recolección de los datos medidos para ambos procedimientos.

Respecto a consultas específicas de algunos equipos, se precisa:

- El medidor del ángulo de giro de las ruedas no se solicita en estas Bases de Licitación.
- El instrumento que mide el polarizado de vehículos livianos se encuentra en evaluación.
- La verificación de taxímetros se podrá realizar en una zona específica para tal fin dentro de la planta y no necesariamente debe estar en la zona de revisión. No es aceptable el uso del dinamómetro del método ASM para ello. Lo que se exige en un rodillo libre para esta prueba.
- La exigencia del dinamómetro de chasis, del tipo para vehículos pesados es sólo para la Región Metropolitana.
- Se mantiene exigencia del banco de suspensión en la línea mixta
- Cada planta revisora debe tener un dinamómetro para revisar vehículos 4x4 permanente,

Respecto de las cámaras IP fijas se aclara que la resolución no debe ser inferior a 1980x1024 pixeles, 1080p o full HD, mientras que el VMS que se encuentra en explotación por parte del Ministerio es Milestone, versión xprojet profesional pluss, el cual no se contempla cambiar en los próximos años.

En el caso de plantas pequeñas, es decir de al menos 2 líneas de revisión se acepta que el servidor y storage pueda ser sólo uno que cumpla ambas tareas, sin embargo, siempre es recomendable que sean separados.

Los tiempos de resguardo serán acotados máximo a 4 años desde efectuada la revisión técnica. Sin perjuicio de lo anterior se aclara que los medios magnéticos tienen la capacidad suficiente para el volumen de almacenamiento requerido.

Las restricciones de seguridad de redes corporativas deben ser dispuestas por los concesionarios, las Bases solo contempla la conexión a los equipos de las cámaras, la seguridad está garantizada por la VPN de manera bidireccional.

En relación con la calibración y mantención de los equipos, dispuesta en el Anexo N°4, tal como se señaló con anterioridad, no existen restricciones respecto a quien debe efectuarlas. Las Bases señalan expresamente que en los Manuales de mantenimiento se debe señalar si las mantenciones serán realizadas por el propio personal de la planta revisora, cuáles serán subcontratadas o si serán realizadas por personal del equipo de mantenimiento de la empresa concesionaria.

También en dicho anexo se establece que se deberá llevar un registro por cada equipo de medición; los contenidos mínimos de dicho registro no comprenden la verificación visual diaria. Sin perjuicio de lo anterior, es responsabilidad del concesionario que el personal de la planta efectúe las verificaciones diarias necesarias para la correcta operación de los equipos.

La mantención correctiva del Circuito por medio de cámaras debe ser resuelta en un plazo máximo de 72 horas, salvo en casos debidamente justificados que podrá autorizarse plazos mayores.

Respecto del Anexo N°5, cualquiera sea la clase de planta, quien opere los vehículos al menos deberá tener licencia de conductor clase B.

Respecto de los diferentes cargos requeridos en materia de personal, ya fue señalado en el punto 1.7. Sin embargo, tratándose de concesionarios que operen solo una concesión nivel nacional el encargado de contrato podrá ser asumido por el gerente técnico de la concesión.

Respecto de los antecedentes fundantes de la Tarifa de Presentación, las bases exigen un detalle de los costos fijos y los costos variables.

En relación con el Anexo de evaluación, es importante señalar junto con el Anexo N°13 que fue puesto a disposición en la consulta pública, se considera una pauta específica que asigna puntos para los distintos requerimientos de las Bases, así por ejemplo, en materia de solvencia se incluye en dicha pauta si la empresa presenta Balance y estado de resultados, ratio de solvencia y ratio de endeudamiento. En ningún caso la falta de estos antecedentes significará la descalificación de la propuesta.