

**Coordinación
de Planificación
y Desarrollo**

Ministerio de Transportes
y Telecomunicaciones

6521



07010

AUTORIZA LLAMADO A LICITACIÓN PÚBLICA, APRUEBA BASES TÉCNICAS, ADMINISTRATIVAS Y ANEXOS DE LICITACIÓN PARA LA CONTRATACIÓN DEL ESTUDIO "MEJORAMIENTO GESTIÓN DE TRÁNSITO EN LA RED CENTRO, LOS ÁNGELES" DESIGNA COMISIÓN EVALUADORA Y DIRECTOR DE ESTUDIO.

RESOLUCIÓN EXENTA Nº 198

SANTIAGO, 10 MAR 2015

VISTO: En el Decreto con Fuerza de Ley Nº 1-19.653 de 2.000, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Nº 18.575 Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; en los Decretos con Fuerza de Ley Nº 279 y Nº 343, de 1960 y 1953, respectivamente, ambos del Ministerio de Hacienda, relativos a la organización y atribuciones de la Subsecretaría de Transportes; en el Decreto Ley Nº 557, de 1974, del Ministerio del Interior, que crea el Ministerio de Transportes; en el Decreto Supremo Nº 32, de 2008, que delega facultades en el Subsecretario de Transportes; en el Decreto Supremo Nº 60, de 2014, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que designa Subsecretario de Transportes; en la Ley Nº 19.886, de Bases sobre Contratos Administrativos de Suministro y Prestación de Servicios; en el Decreto Supremo Nº 250, de 2004, del Ministerio de Hacienda; en la Ley Nº 20.798, que aprueba el Presupuesto para el Sector Público para el año 2015; en el Decreto Supremo Nº 103, de 30 de enero de 2015, del Ministerio de Hacienda, que identifica iniciativas de inversión en el presupuesto del Sector Público, Código BIP: 30291222-0; en la Resolución Nº 1600, de 2008, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón y, la demás normativa aplicable.

CONSIDERANDO:

1º Que al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, le corresponde, entre otras funciones, programar, formular, realizar y dirigir una política general de transportes conforme a las normas que emite el Presidente de la República.

2º Que la Subsecretaría de Transportes está llamada a asesorar en la dirección, coordinación y control de todos sus organismos dependientes o relacionados.

3º Que el ejercicio de dichas tareas supone contar con los estudios necesarios que sirvan de base a la elaboración de las proposiciones o recomendaciones que deba formular al Gobierno, a fin de que este último pueda adoptar decisiones, debidamente informado.

4º Que de acuerdo a lo señalado, la Subsecretaría de Transportes, a través de su Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA, requiere llamar a licitación pública para contratar la ejecución del estudio **"MEJORAMIENTO GESTIÓN DE TRÁNSITO EN LA RED CENTRO, LOS ÁNGELES"**, Código BIP: 30291222, que tiene por objeto desarrollar el análisis de prefactibilidad, el desarrollo a nivel de anteproyecto y la evaluación definitiva del Mejoramiento de la Gestión de Tránsito de la Red Centro de Los Ángeles.

5º Que el desarrollo del estudio a que se refiere el presente acto no puede lograrse por medio de los recursos humanos propios de la Subsecretaría, por no contar ésta con profesionales en cantidad suficiente en la especialidad requerida, para llevar a cabo de forma óptima el estudio de la referencia y, dado que los servicios de la especie no se encuentran disponibles en convenio marco y, existiendo disponibilidad presupuestaria, procede convocar a un proceso de licitación.

6º Que de acuerdo a la normativa vigente, las Bases de Licitación Pública, deben publicarse en el Sistema de Información de Compras y Contratación Pública, sitio web: www.mercadopublico.cl.



JECIRA

ly

7° Que conforme se establece en las bases de licitación que por este acto se aprueba, corresponde designar en este acto a los integrantes de la Comisión Evaluadora así como al Director del Estudio.

RESUELVO:

1° **LLÁMESE** a licitación pública para la realización del estudio "**Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles**" a través de los sistemas electrónicos o digitales establecidos por la Dirección de Compras y Contratación Pública.

2° **APRUÉBANSE** las bases técnicas, administrativas y los anexos de la licitación pública para la contratación del estudio "**Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles**", cuyo texto se transcribe íntegramente a continuación:

**BASES
LICITACIÓN PÚBLICA PARA LA CONTRATACIÓN DEL ESTUDIO
"Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles"
Subsecretaría de Transportes
Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA**

CAPÍTULO 1: DATOS GENERALES DE LA LICITACIÓN

1.1 DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS

Contratación de estudio en materias relacionadas con la planificación, el desarrollo, la operación y gestión de los sistemas de transporte.

1.2 NOMBRE DEL ESTUDIO

"Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles "

1.3 ETAPAS DE LICITACIÓN

Licitación pública en dos etapas.

1.4 TIPO DE CONTRATO

A suma alzada.

1.5 TIPO DE ESTUDIO DE ACUERDO A LA NATURALEZA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

Personales propiamente tales.

1.6 PONDERACION PARA LA EVALUACION FINAL

Los ponderadores de evaluación final del estudio, corresponderán a 80 % para el ponderador técnico y 20 % para el ponderador económico.

1.7 PLAZO DE EJECUCIÓN Y PLAZO DE VIGENCIA

Plazo de Vigencia del Contrato: 800 días corridos.¹

Plazo de Ejecución del Estudio: 250 días corridos².

1.8 MONTO MÁXIMO DE LA OFERTA

\$180.000.000. (Ciento ochenta millones de Pesos Chilenos).

1 Entiéndase por plazo de vigencia del contrato lo señalado en el punto 3.5.5 de las bases administrativas.

2 Entiéndase por plazo de ejecución del estudio el señalado en el punto 3.6.1 de las bases administrativas.



9

Debe entenderse que el monto máximo establecido en este punto incluye los impuestos que correspondan, en razón de lo dispuesto en el **punto 3.2.6.2** de las presentes bases de licitación.

1.9 CONSULTAS Y RESPUESTAS

Oportunidad para formular consultas: hasta el **séptimo día corrido** después de la fecha de publicación del llamado.

Fecha de entrega de respuestas: **quinto día hábil**, contados desde el día hábil siguiente al vencimiento del plazo establecido para formular consultas.

1.10 RECEPCIÓN y APERTURA DE OFERTAS

Fecha y hora de recepción electrónica de ofertas: hasta el **vigésimo primer día corrido** a partir de la fecha de publicación del llamado, a las **15:00** horas. Si este recayera en día inhábil, la recepción se realizará a las 15:00 del día hábil siguiente.

Oportunidad y lugar de **recepción física de garantía de seriedad de la oferta: a más tardar el día hábil anterior** al fijado para la recepción electrónica de ofertas, en la oficina del Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA, ubicada en calle Teatinos 950 Piso 16, Santiago, en horario de 9:00 hrs. a 18:00 hrs., en un sobre cerrado señalando el nombre de la licitación, el ID correspondiente y en su anverso, el nombre del oferente.

Fecha y hora de apertura electrónica de ofertas técnicas: **vigésimo primer día corrido** a partir de la fecha de publicación del llamado, a las 16:01 horas, si este recayera en día inhábil la apertura se realizará a las 16:01 horas del día hábil siguiente.

Fecha y hora de apertura electrónica de ofertas económicas: **trigésimo día corrido** a partir de la fecha de publicación del llamado, a las 16:00 horas, si este recayera en día inhábil la apertura se realizará a las 16:00 horas del día hábil siguiente.

La evaluación de ofertas económicas se realizará dentro del plazo de **sesenta días corridos** contados desde la apertura de la oferta económica. El Acta de Evaluación de las ofertas será publicada conjuntamente con la resolución de adjudicación en el Sistema de Información de Compras y Contratación Pública, www.mercadopublico.cl.

Fecha de publicación de resolución de adjudicación de licitación: hasta el **sexagésimo quinto día corrido**, a contar de la fecha de apertura de las ofertas económicas.

En caso que la Subsecretaría de Transportes, de conformidad a lo señalado en los párrafos quinto y sexto del **punto 3.3** de las bases, efectuare modificaciones a las mismas, los plazos indicados en el punto 1.9 y en este punto podrán aumentarse de acuerdo a lo que señalare al efecto el referido acto modificatorio.

1.11 NÚMERO DE INFORMES DE AVANCE

3 informes de avance.

1.12 NÚMERO DE COPIAS DE INFORMES

| | |
|---------------------|--|
| Informes de avance: | 6 copias impresas y 6 copias en medios magnéticos. |
| Informe ejecutivo: | 10 copias impresas y 10 copias en medios magnéticos. |
| Informe final: | 6 copias impresas y 6 copias en medios magnéticos. |

CAPÍTULO 2: BASES TÉCNICAS

2.1. INTRODUCCION

El Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SACTRA ha desarrollado en los últimos años un conjunto de análisis técnicos del sistema de transporte urbano de Los Ángeles. Este trabajo ayudó a la formulación de un "Plan de Transporte de Los Ángeles", que delineó las principales orientaciones del desarrollo y gestión del sistema de transporte.

El presente estudio "Mejoramiento de Transporte Público y Gestión de Tránsito de Los Ángeles" considera dos proyectos del actual Plan de Transporte que mejoran la gestión u operación de las vías céntricas de esta ciudad. Una de las iniciativas, orientada a la operación de todos los modos, optimiza la infraestructura del centro principalmente a través de un sistema de semáforos conectados a la Unidad Operativa de Control de Tránsito y otro proyecto que se orienta a mejorar la operación del transporte público a través de cambios en los sentidos de las calles céntricas, transformándolas en unidireccionales y posibilitando de esta forma una mejor operación de la locomoción colectiva. Ambos proyectos son parte de este estudio y si bien tienen distinta naturaleza, están focalizados a mejorar la operación del centro de la ciudad de Los Ángeles.

Figura 1: Extensión de la Red Centro y Pares Viales



(A) Bombero Rioseco/Galvarino, (B) Mendoza/Valdivia y (C) Almagro/Villagrán
Fuente: Elaboración Propia

Nota: El plano de la Figura 1, precedente, será publicado en documento adjunto a color, junto a la resolución que apruebe las presentes Bases.

El proyecto relacionado con la gestión de los semáforos, considera también la implementación de cámaras de monitoreo y vigilancia, sistemas de conteo de flujos y medición de velocidad, datos que permitirán una mejor gestión del sistema de transporte. Con respecto a los proyectos de gestión de vías, la idea es desarrollar los proyectos del Par Vial Bombero Rioseco/Galvarino, Mendoza/Valdivia y Almagro/Villagrán. Estos cambios de sentido permitirán mejorar la gestión del transporte público a través de la provisión de una vía exclusiva y la implementación de paraderos diferidos.

Se espera que la implementación de estos proyectos pueda mejorar ostensiblemente la operación del sistema de transporte en la red centro de la ciudad de Los Ángeles, no solo mejorando el uso de la infraestructura, sino que también mejorando la operación del transporte público de la ciudad.

2.2. OBJETIVOS DEL ESTUDIO

El objetivo principal del presente Estudio es desarrollar el análisis de prefactibilidad, el desarrollo a nivel de anteproyecto y la evaluación definitiva del Mejoramiento de la Gestión de Tránsito de la Red Centro de Los Ángeles.

Dado este objetivo principal, se distinguen los siguientes objetivos específicos:

- a. **Diagnóstico del funcionamiento actual de los ejes Bombero Rioseco/Galvarino, Almagro/Villagrán, Mendoza/Valdivia y del sector Centro de Los Ángeles.** Se realizará un diagnóstico físico y operacional de estos ejes, analizando su funcionamiento actual junto a la vialidad asociada, permitiendo

identificar y cuantificar los problemas existentes, lo que apoyará al proceso de generación de alternativas de solución.

- b. Diagnóstico del funcionamiento actual de la red semafórica de la ciudad de Los Ángeles.** Se realizará un diagnóstico físico y operacional de la red semafórica, permitiendo identificar y cuantificar los problemas existentes, lo que apoyará al proceso de desarrollo del proyecto definitivo.
- c. Desarrollo, análisis y evaluación de alternativas de Mejoramiento de Gestión de Tránsito en la Red Centro de Los Ángeles.** Este objetivo se orienta al análisis técnico y evaluación social a nivel de prediseño de un conjunto de al menos tres alternativas preliminares para los pares viales considerados en este proyecto. Posteriormente, se seleccionará una *alternativa definitiva* del Estudio, que pasará a la etapa de diseño definitivo.
- d. Proyecto de Normalización de Semáforos y conexión a la UOCT.** Este objetivo se orienta a realizar el proyecto de normalización de semáforos en la red céntrica de la ciudad, como así también desarrollar los proyectos tecnológicos que aporten a la UOCT a una mejor operación del sistema. De acuerdo a lo anterior y a base del diagnóstico se deberán considerar los proyectos de cámaras de monitoreo, fiscalización orientadas al cumplimiento del uso de vías exclusivas, dispositivos de conteo de flujo y medición de velocidad. Adicionalmente, se deberá evaluar la factibilidad de proyectar la comunicación de la red al SCAT ubicado en Concepción.
- e. Desarrollo del anteproyecto de Mejoramiento de Gestión de Tránsito en la Red Centro de Los Ángeles.** El presente objetivo se orienta a analizar técnicamente y diseñar los anteproyectos de los pares viales Bombero Rioseco/Galvarino, Mendoza/Valdivia, Almagro/Villagrán y la normalización de semáforos, red de sincronismo y su conexión al SCAT ubicado en Concepción. Estos diseños deben resolver con precisión los temas de diseño físico y operacional, de manera que éstos requieran modificaciones mínimas o nulas en la etapa de ejecución. Además, se deberá considerar que el proyecto de semáforos como los elementos adicionales sean consistentes y un aporte al proyecto de gestión de las vías céntricas de la ciudad de Los Ángeles.
- f. Evaluación Definitiva del Mejoramiento de Gestión de Tránsito en la Red Centro de Los Ángeles.** El objetivo aquí es estimar costos, beneficios e indicadores de rentabilidad social para el anteproyecto en cuestión, así como, definir el orden en que deben ser ejecutados los distintos mejoramientos.

2.3. CONSIDERACIONES PREVIAS

A continuación se describen ciertas consideraciones generales y definiciones que deben tomarse en cuenta en el desarrollo del Estudio.

2.3.1 Referencias Bibliográficas Relevantes para el Estudio

Las siguientes referencias deben considerarse como antecedentes importantes para los planteamientos metodológicos y el desarrollo de las tareas del presente Estudio:

- Referencia [1]** "Manual de Diseño y Evaluación Social de Proyectos de Vialidad Urbana (**MESPIVU**)", ODEPLAN, Comisión de Transporte Urbano (1988).
- Referencia [2]** "Manual de Vialidad Urbana: Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana (**REDEVU**)", Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) (2009).
- Referencia [3]** "Recomendaciones para el Diseño del Espacio Vial Urbano", MIDEPLAN, Comisión Técnica de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transporte (1998).
- Referencia [4]** "Actualización Plan Maestro de Transporte Los Ángeles y Desarrollo de Anteproyecto", MTT-SECTRA (2012).
- Referencia [5]** "Minuta de Acuerdos Metodológicos para la Evaluación de Proyectos de Mejoramiento de Gestión de Tránsito", MIDEPLAN-SECTRA (2011).
- Referencia [6]** "Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, DS N° 47 de 1992", Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) y sus respectivas actualizaciones.
- Referencia [7]** "Código de Normas y Especificaciones Técnicas de Obras de Pavimentación", Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) (2008).

- Referencia [8]** "Diseño y Evaluación para la Implementación de un SCAT en las Ciudades de Coquimbo y La Serena", MIDEPLAN-SECTRA (2007).
- Referencia [9]** "Manual de Señalización de Tránsito", Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MINTRATEL) (2012).
- Referencia [10]** "Especificaciones Técnicas para la Instalación de Semáforos", Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT).
- Referencia [11]** "Especificación de Controladores de Tráfico", Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT).

2.3.2 Área de Estudio

El área de estudio para ambos proyectos corresponde a toda el área urbana de la ciudad de Los Ángeles.

2.3.3 Zonificación Utilizada en el Estudio

En los análisis técnicos reportados por el estudio estratégico de Los Ángeles desarrollado por SECTRA (Referencia [4] citada en el punto 2.3.1 de estas bases), se dividió el área de Los Ángeles en 75 zonas internas y 9 externas. Dicha zonificación será utilizada como punto de partida aquí, agregando y/o desagregando las zonas que correspondan, según los requerimientos del análisis de las alternativas preliminares y el anteproyecto que son objeto del presente Estudio.

2.3.4 Cortes Temporales en el Estudio

Para el desarrollo y análisis de los prediseños de las alternativas preliminares y para el anteproyecto de la alternativa definitiva, las tareas de modelación y evaluación económica considerarán **dos cortes temporales** correspondientes al **año base** y un **corte temporal futuro**.

El año base será aquel en que se prevé la entrada en operación del proyecto (primer año de operación). El corte temporal futuro corresponderá al año anterior al de saturación de la situación base, sin embargo, éste no podrá ser posterior al décimo año de operación de proyecto.

Se entenderá como situación base saturada cuando al modelar este escenario, el resultado indique que existen arcos con grados de saturación superiores al 90% en el área de modelación del proyecto y que esta situación no puede ser remediada con medidas simples o de baja inversión. Se entiende por medidas simples: ensanches de calzadas sin modificación de servicios ni expropiaciones, habilitación de pistas de viraje, cambios en tecnología de equipos de semáforos, instalación de semáforos, entre otros.

2.3.5 Periodos de Análisis

Para efectos de la modelación, análisis técnico y evaluación de las alternativas preliminares se considerarán **dos periodos diarios de análisis**:

- Periodo Punta Mañana.
- Periodo Fuera de Punta.

Para efectos de la modelación, análisis técnico y evaluación del anteproyecto se considerarán **cuatro periodos diarios de análisis**:

- Periodo Punta Mañana.
- Periodo Punta Tarde.
- Periodo Punta Mediodía.
- Periodo Fuera de Punta.

2.3.6 Información Disponible

La información básica para la ejecución de las tareas del Estudio es la que se señala en las referencias. Será responsabilidad del Consultor la revisión cuidadosa de toda la información señalada, en orden a tener un diagnóstico preciso de la validez y alcances de dicha información. El Director del Estudio no será responsable de la organización y calidad de los datos mencionados. La revisión exhaustiva de los datos disponibles también permitirá decidir con propiedad acerca de la información adicional requerida.

No obstante lo anterior, será responsabilidad del Consultor la obtención de toda la información adicional que considere necesaria para el desarrollo del Estudio. El Director del Estudio se limitará a patrocinar las solicitudes correspondientes, no teniendo

responsabilidad alguna sobre la oportunidad y calidad de la información obtenida. Todos los costos inherentes a la adquisición de la información serán de cargo del Consultor.

El año 2010 se recalibró el modelo estratégico VIVALDI para Los Ángeles, considerando cortes temporales los años 2015, 2020 y 2025, y los períodos punta mañana y fuera de punta de un día laboral. De este proceso de calibración es posible obtener las redes preliminares de transporte para los modos público y privado, como asimismo las matrices de viajes para los cortes temporales y períodos mencionados, las que serán proporcionadas oportunamente por el Director del Estudio al Consultor que se adjudique la realización del presente Estudio y para el sólo efecto de desarrollar las tareas del mismo

Además, se dispone de una aerofotogrametría de todo Los Ángeles a una escala 1:8000, del año 2010. Esta aerofotogrametría será de utilidad para el desarrollo de las tareas del presente Estudio, por lo que serán proporcionadas oportunamente por el Director del Estudio al Consultor que se adjudique la realización del presente Estudio y para el sólo efecto de desarrollar las tareas del mismo.

2.3.7 Archivos Magnéticos Complementarios en el Informe Final del Estudio

En el Estudio se debe considerar lo siguiente:

- a. En cuanto a la representación gráfica, el prediseño y anteproyecto requerido por el presente Estudio deberá ceñirse a lo especificado en el **MESPIVU (Referencia [1] citada en el punto 2.3.1 de estas bases)**.
- b. Los archivos magnéticos del prediseño y del anteproyecto requeridos por el Estudio, serán entregados en formato DWG, compatibles con el programa AutoCAD.
- c. Los principales planos de los distintos prediseños y anteproyecto requeridos por el Estudio (diseño geométrico, demarcación, semaforización y señalización) serán entregados en formato DWF, que posteriormente permita ser accedidos por un "browser" en una página web.
- d. Toda información que posea datos espaciales y sea levantada como parte de este Estudio (mediciones de tránsito, encuestas, catastros, entre otros) y que por ende, se pueda asociar a una Base de Datos Espacial deberá ser entregada con la siguiente especificación de formatos y parámetros de información espacial y geográfica:
 - Formato de archivo informático: El formato debe ser ESRI shapefile (shp).
 - Parámetros de la información geográfica (ver **Anexo 1** de las presente Bases técnicas de Licitación):
 - ✓ Elipsoide = WGS-84 (World Geodetic System 1984)
 - ✓ Datum = WGS-84
 - ✓ Huso = 5-19 (Sur)
 - ✓ Sistema de coordenadas = UTM (Universal Transverse Mercator)

2.3.8 Modelos Computacionales requeridos por el Estudio

Respecto a los programas especializados requeridos para el desarrollo de las tareas del Estudio, se consideran aquellos programas para los cuales el Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA posee las licencias de software respectivas. La definición de programas considera la experiencia de SECTRA en su utilización, y los requerimientos de revisión y análisis de los resultados del Estudio.

En particular en este estudio se utilizarán los siguientes programas especializados de análisis de transportes:

- a. **Saturn** (versión 10.1 o superior). Programa de asignación de matrices de viajes de transporte privado a las redes viales. Incluye utilitarios como SATME2 que estima matrices de viaje a partir de conteos de tráfico.
- b. **Transyt** (versión 8S) Programa de acceso público y gratuito, que permite optimizar las programaciones de redes semaforizadas.
- c. **Aimsun NG** (versión 5.0 o superior). Programa de microsimulación del tráfico individual de vehículos, que permite analizar los problemas de interacción entre ellos.
- d. **AutoCAD** (versión 2000 o superior). Programa especializado en dibujo técnico de ingeniería.
- e. **MS Access** (versión 2003 o superior). Programa especializado en el manejo de Bases de Datos.
- f. **TransCAD** (versión 3.0 o superior). Sistema de Información Geográfico (SIG), especializado en el manejo gráfico y geográfico de datos de transporte.

En caso que el Proponente estime útil para los efectos de este Estudio usar un modelo computacional adicional al identificado anteriormente u otra versión del mismo, podrá hacerlo, siempre y cuando el Director del Estudio pueda realizar los mismos análisis con las licencias que posee. Dicha situación deberá quedar claramente especificada en la Oferta Técnica.

Cabe señalar que los productos que se generen como resultado del presente Estudio deberán ser presentados en un formato tal que el personal planificador de cada comuna en estudio sea capaz de visualizarlos mediante visores gratuitos u otro medio similar.

2.3.9 Norma UOCT (Unidad Operativa de Control de Tránsito)

En caso de desarrollarse el proyecto SCAT en este estudio, deberá cumplir en todas sus componentes con las normas UOCT vigentes para estos fines (**Referencias 10 y 11 citadas en el punto 2.3.1 de estas bases**).

2.3.10 Sistemas de Tiempo Fijo y Dinámico

En caso de desarrollarse el proyecto SCAT se considerarán sistemas de control de tránsito de tiempo fijo y dinámico, debiendo el consultor realizar un análisis técnico que justifique la implementación de uno u otro sistema en cada red de semáforos del área de estudio.

2.4. TAREAS DEL ESTUDIO

A continuación se describe el conjunto de tareas que se consideran como mínimas para alcanzar los objetivos planteados en el presente Estudio. Sin perjuicio de ello, en su Propuesta Técnica el Proponente podrá incluir tareas adicionales o ampliaciones de las aquí descritas, siempre y cuando ello se enmarque dentro de los objetivos del Estudio y del precio ofertado. Además, el Proponente deberá detallar cuidadosamente los procedimientos metodológicos con que se propone enfrentar cada una de las tareas requeridas.

2.4.1 Recopilación de Antecedentes y Revisión Metodológica

Como parte de esta tarea, el Consultor deberá revisar y analizar, como mínimo, todos los documentos contenidos en las referencias citadas en el punto 2.3.1 de las presentes Bases de Licitación. Además, se investigará en organismos públicos la disponibilidad de antecedentes que pueden ser relevantes para los objetivos y tareas del presente Estudio. Entre los organismos y entidades que deben ser contactados con este propósito se cuentan la Municipalidad de Los Ángeles, las oficinas centrales y regionales del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Ministerio de Obras Públicas y Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Gobierno Regional de la Región del Biobío.

Será responsabilidad de la persona natural o jurídica contratada la obtención de toda la información necesaria para el desarrollo de cada una de las tareas del Estudio. El Director del Estudio se limitará a patrocinar las solicitudes correspondientes, no teniendo responsabilidad alguna sobre la oportunidad y calidad de la información obtenida. Todos los costos inherentes a la adquisición de la información serán de cargo de la persona natural o jurídica contratada.

El trabajo de recopilación y análisis descrito anteriormente deberá ser informado mediante un reporte ordenado y sistemático que identifique y analice todos los aspectos que podrían constituir perfeccionamientos a la metodología propuesta en la Oferta Técnica.

El análisis de antecedentes dará lugar a la revisión y discusión con el Director del Estudio de las proposiciones metodológicas contenidas en la Propuesta Técnica del Consultor contratado, particularmente en lo que se refiere a los requerimientos de información y a las especificaciones de las distintas modelaciones requeridas por las diversas tareas del Estudio, de manera de complementar los elementos esenciales de la metodología propuesta.

2.4.2 Catastros

2.4.2.1 Catastro de proyectos viales

Se recopilarán los antecedentes de todos los proyectos próximos a ser construidos, como en estudios, tanto públicos como privados, que afecten las condiciones actuales de operación de la red vial dentro del Área de Estudio. En estos casos, el catastro debe incluir fundamentalmente las modificaciones de conectividad y capacidad que introducen los proyectos identificados.

La información relevante de proyectos viales será presentada en una memoria explicativa y en planos a escala 1:2000, en el Informe de Avance correspondiente. Además, el catastro de los proyectos viales debe ser almacenado y entregado en un Sistema de Información Geográfico, para lo cual será posible, por ejemplo, utilizar el programa TransCAD. El formato de la bases de datos del SIG, deberá ser acordado con la contraparte.



2.4.2.2 Catastro de Rutas de Camiones

Se realizará un catastro de rutas de camiones que considerará, como mínimo, la determinación de las rutas (trazados físicos) utilizadas por los camiones dentro de la red vial del Área de Estudio. Para este efecto, deben considerarse también las normativas administrativas que puedan existir para restringir el movimiento de camiones en la ciudad.

La información del catastro de rutas de camiones deberá ser procesada, validada y luego almacenada en una Base de Datos, que debe ser construida en *Access 2003* o en una versión superior. Además, esta información deberá ser:

- ✓ Presentada en una memoria explicativa y en planos escala 1:2000, en el Informe de Avance correspondiente.
- ✓ Almacenada y entregada en un Sistema de Información Geográfico, para lo cual se utilizará el programa TransCAD.

2.4.2.3 Catastro de Transporte Público

Se realizará un catastro de todos los servicios de buses y taxis colectivos que se encuentren operando al interior de la ciudad. Este catastro considerará, como mínimo, la siguiente información para cada servicio de buses y taxis colectivos identificados:

- Trazados físicos de los servicios en la ciudad
- Frecuencias de los servicios en un día laboral normal y para los periodos punta mañana y fuera de punta. Junto con esto se deben reportar las frecuencias comprometidas a nivel de acuerdo con la SEREMITT, si es que existiesen.
- Tarifas de los servicios.

Esta información será recopilada de los datos disponibles en las Municipalidad de Los Ángeles, y en la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región del Biobío. Sin perjuicio de esto, el consultor deberá realizar las mediciones de frecuencia en terreno.

La información del catastro de los servicios de transporte público deberá ser procesada, validada y luego almacenada en una Base de Datos, que debe ser construida en *Access 2003* o en una versión superior. Además, esta información deberá ser:

- ✓ Presentada en una memoria explicativa y en planos escala 1:2000, en el Informe de Avance correspondiente.
- ✓ Almacenada y entregada en un Sistema de Información Geográfico, para lo cual se utilizará el programa TransCAD.

2.4.2.4 Catastro de la Infraestructura Vial en el Área de Estudio

En esta tarea se realizará un catastro de las características físicas y operativas de la infraestructura vial dentro del Área de Estudio. Este catastro incluirá la vialidad definida por los siguientes instrumentos de planificación urbana y de transporte:

- a. **Plan Regulador Comunal (PRC) de Los Ángeles.** Se considerarán al menos las calles y avenidas definidas en las categorías *Troncales* y *Colectoras*. Para el resto de las vías del Plan Regulador Comunal que se encuentren al interior del Área de Estudio, se analizará su incorporación al catastro, según la relevancia de las mismas en términos de funcionalidad de transporte.
- b. **Vías asociadas a los servicios de transporte público.** Se incorporarán en el catastro, aquellas vías del Área de Estudio en que operen servicios de transporte público.
- c. **Información de las obras viales** en construcción o en proyecto de ejecución inmediata, en la comuna de Los Ángeles, relevantes para el Estudio. En estos casos se debe incluir fundamentalmente las modificaciones de conectividad y capacidad que introducen los proyectos señalados en el Área de Estudio.

El **catastro** de infraestructura vial incluirá -como mínimo- la siguiente información para cada una de las vías consideradas:

- a. **Identificación de las vías:** características normativas definidas en los instrumentos de planificación urbana (PRC de Los Ángeles). Incluye anchos de faja normados, disposición de la faja normada respecto de la que existe en la actualidad, y los perfiles definidos a nivel comunal para la vía, en aquellos casos en que existan.
- b. **Identificación de los estrangulamientos viales.** Se reportarán los anchos de faja pública existente, definiendo tramos de perfil homogéneos, e indicando las causas de los cambios observados (por ejemplo, propiedades fuera de línea, falta de materialización de calzadas, etc.). Se debe medir en terreno los perfiles tipos del eje y la longitud de los tramos identificados.

- c. **Identificación de falta de conectividad** en vías planificadas como continuas, registrando las causas físicas de la falta de conexión (por ejemplo: presencia de un canal, requerimiento de expropiaciones, etc.).
- d. **Catastro de las características operativas**, considerando el sistema de control existente (diseño de fases, programaciones), señalización, sentidos de circulación, existencia de estacionamientos, número de pistas, asignación de ellas, presencia de paraderos, actividad peatonal, obstrucción de pistas y todas las características que definan la forma de operación.
- e. **Catastro de estacionamientos**. Se deberá catastrar los estacionamientos públicos (número de sitios gratuitos y pagados), estacionamientos privados (número de sitios disponibles), estacionamientos exclusivos (terminales de buses, paraderos de taxis, sitios de carga y descargas, entre otros) y los sitios donde se prohíbe estacionar y/o detener, además de estimar el nivel de ocupación que dichos estacionamientos presentan, en cada uno de los períodos definidos en el Estudio.
- f. **Características relevantes adicionales a las viales**: canales de regadío, obras de arte, puentes, pasos superiores o inferiores, diferencias de nivel natural evidentes entre calzadas del mismo eje, etc. Estas singularidades serán identificadas en un plano, con sus dimensiones principales.

La información del catastro de infraestructura vial será presentada en una memoria explicativa y en planos a escala 1: 2000, en el Informe de Avance correspondiente.

2.4.2.5 **Catastro de Instalaciones de Semáforos**

El Consultor deberá elaborar un diagnóstico del estado operacional de todas las intersecciones e instalaciones de semáforos existentes en la comuna, así como de las condiciones de las intersecciones a semaforizar, que fueron identificadas como parte del diagnóstico. Para los semáforos existentes se verificará el cumplimiento de la norma UOCT y/o la factibilidad de su integración a un sistema SCAT. La verificación del cumplimiento de la norma UOCT deberá realizarse en terreno, indicando, mediante un registro fotográfico, el levantamiento de las tapas de las cámaras de los dispositivos. Además, se deberá verificar el cumplimiento de la normativa de los controladores, de preferencia, mediante la apertura de los gabinetes y su registro fotográfico y documental del contenido de éstos, para lo cual el Consultor deberá contemplar la solicitud de los permisos correspondientes a la Dirección de Tránsito Comunal. Las monografías serán presentadas en plantas desarrolladas a una escala 1:2000 sobre el levantamiento planimétrico. Por otra parte, el Consultor entregará al Director del Estudio una lista con todos los aspectos que se revisarán para asegurarse del cumplimiento de la norma UOCT, la cual deberá validada por el Director del Estudio.

2.4.2.6 **Catastro de bienes inmuebles**

Se deberá catastrar las edificaciones disponibles, tanto públicas como privadas, factibles de ser utilizadas para el funcionamiento del centro de control. Se deberá recopilar la información acerca de la situación legal de las propiedades catastradas, e indicar en el informe los posibles problemas de éstas para ser utilizadas como centro de control. Esta tarea estará orientada a obtener toda la información necesaria que permita efectuar los trámites por el uso de la propiedad, una vez resuelta la evaluación preliminar y que el Director del Estudio haya prestado su aprobación para la localización definitiva del centro de control.

2.4.3 **Mediciones de Tránsito**

En esta tarea se realizarán las mediciones de tránsito de acuerdo a la metodología indicada en los **Capítulos 2 y 5 del MESPIVU**, del punto 2.3.1 de estas bases, en concordancia con las necesidades de información ligadas a los modelos que habrán de utilizarse y la metodología propuesta y revisada en la tarea denominada **Recopilación de Antecedentes, Revisión y Ajuste Metodológicos**. Sin perjuicio de lo anterior, al menos deberán realizarse las siguientes mediciones dentro del Área de Estudio:

- a. Flujos vehiculares continuos en **4 intersecciones** al interior del Área de Estudio.
- b. Flujos vehiculares periódicos en **50 intersecciones** al interior del Área de Estudio.
- c. Tiempos de viaje en **8 ejes** al interior del Área de Estudio.
- d. Flujo peatonal en **12 intersecciones** al interior del Área de Estudio.
- e. Tasas de ocupación de automóviles y vehículos de transporte público en **12 arcos** al interior del Área de Estudio.

El Consultor propondrá un programa de mediciones que incluirá la localización de los puntos de control requeridos (intersecciones, ejes y arcos), así como la fecha en que serán efectuadas las mediciones, todo lo cual deberá ser aprobado por el Director del Estudio.

Las siguientes subtarefas detallan las mediciones de tránsito requeridas. La información debe ser procesada computacionalmente, validada y entregada en medios magnéticos, junto al Informe de Avance correspondiente.



9

2.4.3.1 Mediciones continuas de flujo

Estas mediciones se realizarán en **4 intersecciones** ubicados al interior del Área de Estudio, con el objetivo principal de proveer información para especificar los períodos de análisis.

En cada intersección y para cada movimiento de la intersección, las mediciones serán realizadas en un día laboral normal³, en un día sábado y en un día domingo, durante los siguientes períodos:

- Día laboral normal: **16 horas continuas**, entre 7:00 y 23:00 horas.
- Día sábado: **14 horas continuas**, entre 9:00 y 23:00 horas.
- Día domingo: **12 horas continuas**, entre 10:00 y 22:00 horas.

En todos los casos las mediciones se realizarán en intervalos de 15 minutos y desagregando los conteos por los siguientes tipos de vehículo:

- Vehículo liviano (automóviles, jeep, station wagon, camionetas y similares)
- Taxi - colectivo.
- Taxi.
- Bus y Microbus
- Taxibus.
- Bus interurbano.
- Camión de 2 ejes.
- Camión de más de 2 ejes.
- Bicicleta.
- Furgón escolar (no se asigna, luego debiera ser descontado)

2.4.3.2 Definición de límites horarios de los períodos de análisis

Una vez realizadas las mediciones continuas -y según los criterios establecidos en la en el **MESPIVU**- se definirán los **límites horarios** de los cuatro períodos de modelación representativos que se utilizarán en este Estudio. Cada período tendrá una extensión de **1,5 horas**.

2.4.3.3 Mediciones periódicas de flujo

Las mediciones de flujo vehicular periódicos se realizarán en **50 puntos de control** (correspondientes a otras tantas intersecciones) al interior del Área de Estudio y en los 4 períodos de análisis (punta mañana, punta tarde, punta mediodía y fuera de punta) definidos en el punto anterior.

En cada intersección y para cada movimiento de la intersección, las mediciones serán realizadas en un día laboral normal durante **1,5 horas** dentro de cada período de análisis, en intervalos de 15 minutos y desagregando los conteos según los mismos 9 tipos de vehículos especificados anteriormente.

2.4.3.4 Mediciones de tiempos de viaje y cálculo de velocidades

Se realizarán mediciones de tiempos de viaje en cada uno de los *cuatro períodos de análisis*, para los siguientes tipos de vehículos:

- automóvil,
- taxi colectivo,
- bus o taxibus urbano.

El propósito de estas mediciones es obtener información para la calibración de las redes que se utilizarán en las modelaciones. Tales mediciones se realizarán en **8 ejes** al interior del Área de Estudio.

Las mediciones de tiempo de viaje se realizarán en un día laboral normal, y deben ser repetidas al menos *tres veces* en cada uno de los *cuatro períodos de análisis*, y para cada tipo de vehículo. Las mediciones deben ser realizadas según lo especificado en el **MESPIVU**.

Finalmente y a partir de las mediciones de tiempo de viaje, se calcularán las velocidades promedio en los ejes medidos, para cada período de análisis y tipo de vehículo.

³ Se entenderá como día laboral normal aquél elegido entre martes, miércoles y jueves, y circunscrito al período comprendido entre los meses de marzo a noviembre del año que corresponda.

2.4.3.5 Mediciones de flujo peatonal

Las mediciones de flujo peatonal se realizarán en **12 intersecciones de control** (correspondientes a otras tantas intersecciones) al interior del Área de Estudio y en los *cuatro períodos de análisis*.

En cada intersección y para cada movimiento de la misma, las mediciones serán realizadas en un día laboral normal durante **1,5 horas** dentro de cada período de análisis, en intervalos de 15 minutos.

2.4.3.6 Mediciones de tasas de ocupación en arcos

Se realizarán mediciones de tasas de ocupación en cada uno de los *cuatro períodos de análisis*, para los siguientes tipos de vehículos: automóvil, taxi colectivo, bus interurbano y bus o taxibus urbano. Tales mediciones se realizarán en **12 arcos** al interior del Área de Estudio.

Las mediciones de tasas de ocupación se realizarán en un día laboral normal y se desarrollarán según lo especificado en el **MESPIVU**.

2.4.3.7 Recopilación de Información sobre Accidentes de Tránsito en el Área de Estudio

En esta tarea se deberá recopilar y catastrar el total de accidentes de tránsito que hayan ocurrido en el Área de Estudio durante los últimos tres años. Además, se deberá detallar la tipología, frecuencia y ubicación de dichos siniestros, así como, identificar los accidentes en los que se encuentren involucrados ciclistas y/o peatones.

2.4.4 Encuestas de Interceptación a Vehículos Livianos

En esta tarea se realizarán encuestas de interceptación a vehículos livianos (definido en 2.4.2.1), con el propósito de obtener información para la estimación de las matrices de viajes a utilizar en el Estudio.

Las encuestas de interceptación se realizarán en un día laboral normal, en **10 arcos** al interior del área de estudio de cada una de las comunas en análisis, para los **cuatro períodos** de análisis.

La encuesta de interceptación considerará al menos, las subtareas que se describen a continuación.

2.4.4.1 Definición de los puntos de control para las encuestas de interceptación

El Consultor realizará la encuesta de interceptación a vehículos livianos en **10 arcos** al interior del área de estudio de cada una de las comunas en análisis, los que deberán ser definidos como parte de esta tarea. **En los arcos con doble sentido de tránsito, la encuesta se aplicará en ambos sentidos.**

En caso de no contar con apoyo suficiente de Carabineros para la realización adecuada de la encuesta en alguno o la totalidad de los 10 Arcos definidos, el Consultor deberá considerar la realización de las encuestas de interceptación en accesos de intersecciones semaforizadas. Para ello, deberá considerar una dotación de encuestadores apropiada, esto es un número suficiente para asegurar la realización de la tarea durante el tiempo de rojo del semáforo.

La definición de los arcos y/o accesos de las intersecciones semaforizadas para realizar la encuesta será propuesta por el Consultor y aprobada por el Director del Estudio.

Esta tarea considera además la realización de mediciones de flujo vehicular en arco en forma conjunta con la realización de las encuestas, de forma tal de expandir posteriormente las mediciones.

2.4.4.2 Tamaño muestral de la encuesta de interceptación

La encuesta de interceptación se realizará a una muestra de vehículos livianos en cada sentido de tránsito de cada arco seleccionado y en los períodos definidos.

En cada caso –arco, sentido de tránsito y período de análisis– el tamaño de la muestra se determinará de acuerdo a la siguiente tabla:

9



Tabla N°1: Tamaño muestral a ser encuestado

| Flujo observado vehículo/período | Tamaño Muestral [%] |
|---|----------------------------|
| 900 o más | 10,0 (1 cada 10) |
| 700 a 899 | 12,5 (1 cada 8) |
| 500 a 699 | 16,6 (1 cada 6) |
| 300 a 499 | 25,0 (1 cada 4) |
| 200 a 299 | 33,3 (1 cada 3) |
| 1 a 199 | 50,0 (1 cada 2) |

Cabe señalar que dadas las características del modelo de asignación a utilizar, la muestra hace referencia a vehículos y no a pasajeros. Por lo cual, en cada vehículo a encuestar, solo se entrevistará al conductor y no a sus acompañantes.

2.4.4.3 Mediciones de flujo vehicular en los arcos seleccionados de la encuesta de Interceptación para expansión de la encuesta

El Consultor deberá realizar, de manera simultánea al levantamiento de las encuestas de interceptación, mediciones de flujo de vehículos livianos (automóviles, camionetas y similares) en cada arco o acceso de intersección en los que se desarrollen las encuestas de interceptación, en cada sentido de tránsito cuando se trate de arcos bidireccionales, y en cada uno de los **cuatro períodos de análisis**⁴. Las mediciones de flujo serán realizadas en un día laboral normal (elegido entre martes, miércoles y jueves) durante la extensión y período de análisis definidos, en intervalos de 15 minutos.

2.4.4.4 Formulario de la encuesta de interceptación

El diseño del formulario de la encuesta de interceptación a vehículos livianos será propuesto por el Consultor, debe ser aprobado por el Director del Estudio y considerará, como mínimo, la siguiente información:

- Origen del viaje.
- Destino del viaje.
- Número de ocupantes del vehículo.

2.4.4.5 Realización de la encuesta de interceptación

El Consultor procederá a realizar la encuesta de interceptación en cada arco o acceso de intersección, sentido de tránsito y período de análisis.

La información obtenida en terreno, contenida en formularios de papel, deberá ser procesada computacionalmente, validada y entregada en medios ópticos como anexo del Informe de Avance en que se reporte esta tarea.

2.4.4.6 Validación y expansión de los datos de la encuesta de interceptación

Luego de recogidos los datos de las encuestas de interceptación, éstos deben ser procesados, validados y expandidos al total del universo de vehículos livianos en cada arco o acceso de intersección, sentido de tránsito y período de análisis.

En su Propuesta Técnica, el Consultor deberá explicar detalladamente los procedimientos metodológicos con que propone realizar esta labor de expansión y validación de los resultados de la encuesta de interceptación.

2.4.5 Levantamiento Planimétrico

Con el propósito de apoyar la definición de las alternativas preliminares para el Mejoramiento de Gestión de Tránsito en la Red Centro de Los Ángeles, se realizará un levantamiento planimétrico del Área de Estudio para definir cabalmente las vías e intersecciones objeto del proyecto, incluyendo los sistemas de drenaje, de control de tránsito, los elementos pertenecientes a los distintos servicios públicos, el mobiliario urbano y la arborización existente en dichas vías e intersecciones. El levantamiento planimétrico deberá mostrar los límites de la plataforma pública, indicando tanto la línea de propiedad como la línea de edificación. Este levantamiento se realizará con la precisión necesaria para ser utilizados en la confección de planos a escala 1:2000.

⁴ Estas mediciones son independientes de las detalladas en la tarea "Mediciones de Tránsito".
Bases de Licitación del Estudio "Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles".

2.4.6 Calibración de Redes de Modelación

En esta tarea se calibrarán las redes de transporte privado a ser utilizadas por el modelo **Saturn y Transyt**, requerido por el Estudio, para lo cual el Consultor considerará las especificaciones del **Capítulo 3 del MESPIVU**.

Para asegurar la confiabilidad de los resultados, se requiere que el modelo de asignación sea estable. Para ello, se deberá revisar el nivel de convergencia alcanzado por la modelación, en términos de diferencias ponderadas entre flujos en arcos de 2 iteraciones sucesivas.

La calibración considerará, al menos, las subtarefas que se describen a continuación.

2.4.6.1 Definición de las redes de modelación de la Situación Actual

Se definirá la red vial de modelación para cada uno de los períodos de análisis en la Situación Actual, incluyendo todas las vías relevantes para analizar las alternativas preliminares y el anteproyecto, a partir de las redes viales estratégicas modeladas como parte de la **Referencia [4]** citada en el punto 2.3.1 de estas bases y de la información recogida como parte del desarrollo de este Estudio.

La red de modelación debe tener la cobertura geográfica suficiente para analizar los aspectos importantes de las alternativas preliminares y del anteproyecto que se estudiarán. Sin embargo, si los resultados y análisis que surjan durante el transcurso del Estudio lo aconsejan, podrán modificarse sus límites. En todo caso, cualquier modificación de la red de modelación antes definidas, deberá ser aprobada por el Director del Estudio.

El Director del Estudio pondrá a disposición del Consultor las redes viales existentes que serán de utilidad para la codificación de la red de modelación del presente Estudio.

2.4.6.2 Codificación de la red de modelación para Saturn

Se codificará la red de modelación para cada período de análisis, según las especificaciones del programa **Saturn**, que será utilizado como modelo de asignación en el Estudio. Esencialmente, se trata de codificar las características físicas y operacionales de la red de modelación con el nivel de detalle adecuado para analizar las alternativas preliminares y el anteproyecto mencionado. Según corresponda, las redes deberán ser codificadas en formatos "inner" o "buffer".

Para efectos de codificar y caracterizar las redes de modelación requeridas, se utilizará básicamente la información recopilada en el catastro físico y operacional. Los flujos de camiones y de transporte público se modelarán como flujo fijo sobre los arcos correspondientes de la red vial, utilizando la información recopilada en los catastros de rutas de camiones y de transporte público. En el caso de los camiones, estos deberán ser representados como trazados continuos y coherentes con la operación de la vialidad existente.

2.4.6.3 Definición de la zonificación definitiva

Corresponde aquí definir la zonificación que se utilizará en el Estudio para especificar las matrices de viajes que serán asignadas sobre la red vial. Para estos efectos, se partirá de la zonificación utilizada en el último estudio estratégico (**Referencia [4]**), citado en el punto 2.3.1 de estas bases, de Los Ángeles.

Se deberá analizar la pertinencia de desagregar las zonas, para permitir una asignación de viajes más detallada, según los propósitos del presente Estudio. El Consultor deberá proponer los cambios de zonificación (incluyendo límites zonales, número de conectores y su localización) cuando ello resulte pertinente, los cuales deberán ser aprobados por el Director del Estudio.

2.4.6.4 Precalibración

De acuerdo a la zonificación previamente definida, y a partir de las matrices generadas en la **Referencia [4]** citada en el punto 2.3.1 de estas bases, para el año 2010 o 2015, períodos punta mañana y fuera de punta, se obtendrá una matriz de transporte privado *a priori* para estos dos períodos de análisis. Ésta deberá ser corregida con los datos provenientes de las encuestas origen destino sobre la red vial a realizar durante el desarrollo del estudio.

El Proponente, en su Oferta Técnica, tendrá que entregar una propuesta metodológica para la obtención de las matrices *a priori* para los períodos punta mediodía y punta tarde.

Una vez obtenidas las matrices de modelación de transporte privado para los cuatro períodos de análisis, en una primera instancia, se deberá asignar las matrices a las redes codificadas y comparar flujos asignados y observados en un subconjunto de arcos de cada una de las



redes. Para estos fines, se deberá utilizar un set de los conteos medidos como parte del presente Estudio.

A partir de los resultados globales de estas asignaciones, se evaluará la pertinencia de factorizar las matrices por período, sea por un factor único (que afecte todas las celdas) o por factores por áreas, con el fin de facilitar el proceso siguiente de ajuste de matrices y minimizar eventuales cambios significativos en la estructura de los viajes de las matrices.

El Proponente deberá considerar en su Oferta Técnica la forma de mostrar estos resultados.

En esta misma subtarea, se deberá clasificar las mediciones de flujos efectuadas, identificando las que serán usadas en la precalibración, así como las que serán ocupadas posteriormente para calibrar y validar los resultados de la calibración. Los conteos utilizados en la presente subtarea podrán ser usados para la calibración o la validación. Sin embargo, los conteos usados para la calibración (proceso de ajuste de matrices a conteos) deben ser diferentes de los empleados para la validación. Los conteos para validar no deberán exceder el 20% de los puntos medidos. Los tres subconjuntos de conteos deberán estar homogéneamente distribuidos dentro de cada Área de Estudio.

2.4.6.5 Estimación de matrices de viajes de transporte privado y calibración de redes

Para esta tarea, el Consultor utilizará las matrices de viajes de transporte privado resultantes de la tarea anterior.

El proceso de estimación de matrices de transporte privado deberá efectuarse en 2 etapas. En una primera instancia, se deberán realizar ajustes a nivel de líneas pantalla. El Consultor deberá proponer al menos dos líneas pantalla. Para la comparación de los flujos asignados con los observados, que atraviesan cada una de las líneas pantalla, se usará un subconjunto de los conteos procesados como parte del presente Estudio.

En una segunda instancia, y solo en caso que el grado de ajuste de la calibración no sea satisfactorio, se deberá aplicar técnicas de ajuste de matrices a conteos. Existen diversas técnicas, como por ejemplo las basadas en maximización de la entropía⁵ (implementadas por ejemplo en **Saturn**) y las fundamentadas en el método de Nielsen generalizado (implementadas por ejemplo en TransCAD). El Proponente deberá presentar, en su Oferta Técnica, una propuesta metodológica en la que justifique, entregando las ventajas y desventajas, el método y la herramienta a ser utilizados.

El reporte de ambas etapas de calibración deberá, al menos, incluir el grado de ajuste de flujos, tiempos de viaje y demoras entre los datos simulados y observados.

El ajuste alcanzado deberá ser validado de manera independiente, comparando flujos simulados y observados con el set de mediciones que se dejará para estos fines. Cabe recordar que estos puntos deben ser diferentes a los utilizados en la calibración propiamente tal.

2.4.6.6 Construcción y calibración de redes semaforizadas

En esta tarea se procederá a codificar las redes de semáforos incluidas dentro de la red de modelación con el propósito de simular y optimizar la programación de los semáforos. Para estos efectos se utilizará el modelo **Transyt** con el propósito de proveer de programaciones óptimas a la asignación de viajes que realiza el modelo **Saturn**.

El proceso de simulación de la programación de semáforos se realizará en el **año de calibración** para los **cuatro períodos de análisis** (*punta mañana, punta mediodía, punta tarde y fuera de punta*).

2.4.7 Definición de la Situación Base

Se definirá aquí la **Situación Base** con el nivel de detalle necesario para modelar y evaluar las alternativas preliminares y el anteproyecto. Para estos efectos el Consultor considerará las especificaciones del **Capítulo 4** del **MESPIVU**.

La normalización y sincronismo de los semáforos de la comuna de Los Ángeles deberán ser consideradas en la Situación Base, según la metodología definida en la **Referencia [6]** citada en el punto 2.3.1 de estas bases.

Complementariamente, el Consultor deberá elaborar los proyectos de normalización de los semáforos catastrados que no cumplan con la norma especificada en las **Referencias [10] y [11]** citadas en el punto 2.3.1 de estas bases, según lo señalado en la tarea Proyecto de Semaforización.

⁵ En el caso de utilizar el método de maximización de la entropía, el número de iteraciones no podrá superar 3.

Sin desmedro de lo anterior, la definición de la **Situación Base** incluirá –entre otras iniciativas– los proyectos en ejecución o próximos a construirse en el Área de Estudio e identificados en la tarea **Catastro de Proyectos Viales**, para cada uno de los cortes temporales futuros. También se podrá considerar medidas adicionales como optimización de semáforos, aumentos puntuales de capacidad (en general, que no involucren expropiaciones ni cambios de servicios) y/o mejoras en el estado de los pavimentos.

El año correspondiente al primer corte de modelación (año base) será definido en conjunto con Director de Estudio, teniendo en consideración el nivel de saturación de la red de modelación.

El segundo corte temporal futuro, en primera instancia, corresponderá al año décimo de operación. Sin embargo, existe la posibilidad de que la situación base esté saturada en este segundo corte temporal, en cuyo caso éste corresponderá al año anterior al de saturación de la Situación Base.

La definición de la *Situación Base* considerará al menos, las siguientes subtareas.

2.4.7.1 Codificación de las redes de modelación. Situación Base

Se codificará cada una de las redes de modelación de la Situación Base (para cada período de análisis y corte temporal considerados), según las especificaciones del programa **Saturn**. Para ello se modificarán las redes de la Situación Actual o de Calibración correspondientes, incluyendo en éstas los proyectos, en ejecución o por construirse, en cada uno de los períodos y cortes temporales analizados.

2.4.7.2 Estimación de matrices de viajes de transporte privado. Primer y segundo cortes temporales

A cada una de las matrices de viajes de transporte privado del año de calibración (por período y proyecto analizados), se aplicará una matriz de factores de crecimiento para generar las matrices correspondientes al primer corte temporal y al décimo año de operación.

El Consultor propondrá oportunamente una metodología de estimación de la o las matrices de factores de crecimiento, la cual deberá ser aprobada por el Director del Estudio. Se deberá justificar el uso de una matriz única para los cuatro períodos o de matrices de factores de crecimiento diferentes por período.

2.4.7.3 Modelación Situación Base. Ambos cortes temporales

Se asignarán las matrices de viajes de transporte privado de los cortes temporales futuros (año base y décimo año de operación) a las redes de modelación respectivas utilizando para ello el modelo **Saturn**. Los flujos de camiones y transporte público se modelarán como flujo fijo sobre los arcos correspondientes de la red vial. La frecuencia de los servicios de transporte públicos deberá considerar al menos el crecimiento vegetativo entre el año de calibración y el año de los cortes temporales a modelar.

Este procedimiento se repetirá para cada uno de los períodos de análisis y los dos cortes temporales futuros, obteniendo flujos iniciales sobre todos los arcos de las redes.

2.4.7.4 Optimización de redes semaforizadas y obtención de flujos definitivos. Situación Base. Ambos cortes temporales

Se optimizarán las programaciones de todos los semáforos de las redes incluidas dentro del Área de Estudio a partir de los resultados de la subtarea anterior.

Con las programaciones óptimas se deberá realizar una nueva asignación de flujos en el modelo **Saturn**, para los cuatro períodos y dos cortes temporales obteniendo flujos finales sobre todos los arcos de las redes.

2.4.8 Diagnóstico de la Operación de la Red Vial en el Área de Estudio

A partir de la información generada en todas las tareas anteriores y de los resultados obtenidos mediante la modelación de la Situación Base, se hará un análisis crítico de la red vial, en términos físicos y operacionales, del Área de Estudio. Este diagnóstico incluirá el análisis de dos puntos:

- a. Diagnóstico de Infraestructura:** A partir de los resultados de los antecedentes recopilados en la tarea Catastros, el Consultor deberá sistematizar los análisis de las vías que presenten discontinuidades o reducciones de capacidad puntuales, describiendo en detalle las características de los problemas detectados. En razón de ello, deberá elaborar un listado de los problemas viales de capacidad más importantes en el Área de Estudio.



9

b. Diagnóstico de Transporte: A partir de los resultados de la subtarea **Optimización de redes semaforizadas y obtención de flujos definitivos**, el Consultor deberá sistematizar los análisis de grados de saturación, longitud de colas, demoras, velocidades promedio y otros elementos operacionales, describiendo en detalle las características de los problemas detectados. El Proponente debe presentar en su Oferta Técnica una propuesta de sistematización de los análisis de, al menos, los elementos indicados.

c. Diagnóstico Urbano: El consultor deberá analizar, al menos, características relacionadas con el **uso de suelo predominante en el entorno de los ejes analizados**, actividades generadoras-atractoras de viajes, hitos urbanos, existencia de áreas verdes, edificios patrimoniales, vocaciones de los sectores y rol predominante del eje en la actualidad y en el futuro.

El Consultor reportará como mínimo, una descripción detallada de los siguientes aspectos:

- Rol de la vía dentro de la ciudad.
- Rol futuro de la vía.
- Principales usuarios de la vía (pasajeros por modo).
- Principales sectores de la ciudad que usan o usarían la vía.
- Problemas de conexión vial.
- Situaciones de congestión.
- Puntos de conflicto en la red vial.
- Discontinuidades viales.
- Reducciones de capacidad vial.
- Restricciones urbanas y topográficas.

El resultado de esta tarea será presentado en un plano a escala 1:2000 (o más planos, según las necesidades que se detecten durante el desarrollo del Estudio), que será la base sobre la que se generarán las alternativas de proyecto.

En el Informe de Avance correspondiente, el Consultor reportará el análisis técnico y las conclusiones del diagnóstico, las que serán discutidas, previamente, con el Director del Estudio y ayudarán a definir las alternativas de mejoramiento de las vías en estudio.

2.4.9 Definición de Alternativas Preliminares de Ubicación del Centro de Control

A partir del Catastro de Bienes Inmuebles desarrollado, y en conjunto con el Director del Estudio, se seleccionará un máximo de tres propiedades factibles de ser utilizadas como Centro de Control, generando por lo tanto tres alternativas de proyecto SCAT.

Para cada alternativa de ubicación del centro de control, se deben desarrollar los proyectos correspondientes, considerando al menos dos trazados para las interconexiones de los semáforos.

Se deberá cuantificar las obras que corresponden a los diversos ámbitos que definen la implementación y operación del Sistema SCAT en Los Ángeles, en cada una de estas alternativas preliminares sujeta a evaluación. Para ello, deberán cubicarse con precisión suficiente como para poder predecir su costo de materialización con un margen de error no superior al 20% en la etapa de evaluación preliminar.

Los precios a utilizar deberán ser actuales y adaptados a la realidad local. Para ello, el Consultor deberá considerar como mínimo, los siguientes componentes que intervienen en la implementación y funcionamiento del Sistema SCAT en Los Ángeles:

- a. Semaforización.
- b. Comunicaciones para el Sistema SCAT.
- c. Circuito Cerrado de Televisión y Estaciones de Conteo.
- d. Señalización Informativa y Demarcaciones.
- e. Reposición de Pavimentos.
- f. Modificación de los Servicios Públicos.
- g. Habilitación Local Centro de Control.

Los alcances de cada una de estas componentes en la etapa de proyecto se definen más adelante, en el anteproyecto y deberán ser consideradas en el ámbito de un prediseño, para efecto de cuantificar las obras en la evaluación preliminar.

Cabe destacar que los beneficios del sistema SCAT son independientes de la ubicación del Centro de Control y de los trazados de comunicaciones de los semáforos, no variando éstos entre cada alternativa preliminar.

Los costos de operación incluirán, entre otros, los correspondientes a personal, mantención, energía y otros.



u

2.4.10 Definición de Alternativas Preliminares para el Mejoramiento de Pares Viales transporte público Bombero Rioseco/Galvarino, Almagro/Villagrán y Mendoza/Valdivia

La definición de alternativas preliminares, deberá realizarse considerando la definición de mínimo dos alternativas preliminares para cada par vial considerado en el proyecto de Mejoramiento del Transporte Público.

La especificación de alternativas se regirá según lo establecido en el **MESPIVU**, donde se distingue entre acciones primarias y complementarias. Las **acciones primarias** son las que constituyen la esencia del proyecto, en cuanto determinan el carácter y magnitud de las obras a emprender, siendo las que dan origen a alternativas diferenciadas; mientras que las **acciones complementarias** son aquellas destinadas al tratamiento de conflictos locales o a corregir el efecto de alguna acción primaria para preservar un objetivo.

Así, se entenderá por *alternativa preliminar* a un conjunto específico de arcos viales, intersecciones y elementos asociados dentro del Área de Estudio, que constituyan una solución factible en el sentido físico y operacional.

Para el desarrollo de los prediseños de cada alternativa preliminar se considerarán los siguientes criterios:

- a. Los prediseños serán realizados a escala 1:2000 con el programa **DIVA**, según las especificaciones del **MESPIVU** y su **Anexo N°1** en lo referido a proyectos de prediseño.
- b. Para cada alternativa preliminar se desarrollarán los siguientes planos:
 - i. Diseño geométrico a escala 1:2000.
 - ii. Pavimentación a escala 1:2000.
 - iii. Señalización, demarcación y operación a escala 1:2000.
 - iv. Perfiles transversales tipo a escala 1:500.
- c. Los prediseños serán desarrollados sobre la planimetría del Área de Estudio definida previamente. Esta información será guardada en un formato compatible con los requerimientos del programa **DIVA**, y coherente con las especificaciones del **Anexo N°1** del **MESPIVU**.
- d. Los prediseños de cada alternativa preliminar serán efectuados en toda la plataforma pública de la vía principal donde se hará el prediseño⁶. Además, en las intersecciones con vías transversales, el prediseño incluirá *50 metros de cada vía transversal a cada lado del eje de la vía principal*.
- e. Cuando existan restricciones altimétricas relevantes que afecten la definición en planta del proyecto, se deberán realizar mediciones puntuales para conocer la magnitud de la restricción física. Para estos efectos, se considerará como restricción altimétrica relevante, *una diferencia de nivel de más de un metro, entre el elemento restrictivo y las calzadas aledañas*.
- f. El desarrollo de los prediseños tendrá especial cuidado en facilitar la operación de los servicios de transporte público.
- g. En el desarrollo de los prediseños, los elementos de mayor restricción para efectos de proyectar vialidad (líneas férreas, canales, estructuras, torres de alta tensión, etc.) deberán ser individualizados a través de mediciones en terreno, con el propósito de definir en planta con mayor precisión la ubicación de estos elementos.
- h. Para todos los prediseños generados se deberá efectuar un proyecto complementario de **expropiaciones**, en el que se indiquen las propiedades que requieren ser expropiadas para materializar un proyecto en particular. Este proyecto será efectuado a escala 1:2000 y deberá diferenciar entre el terreno propiamente tal y el volumen de construcción del predio afectado.
- i. Se realizará un análisis de justificación de semáforos en todas las intersecciones que son consideradas en el prediseño de una alternativa preliminar.
- j. Los prediseños deben garantizar la continuidad de los desplazamientos asociados al sistema de actividades urbano. Básicamente se trata de lo siguiente:
 - i. Cautelar la continuidad peatonal en el área del proyecto.
 - ii. Considerar el desplazamiento de los ciclistas.
 - iii. Considerar la existencia de facilidades para discapacitados.

2.4.11 Modelación Situación con Proyecto de Alternativas Preliminares

Con el propósito de estimar preliminarmente los consumos de tiempo y recursos que produce en el sistema de transporte un pre-diseño (o alternativa preliminar) particular, el Consultor deberá codificar, para cada *solución de diseño* que se estudie, una red vial que incorpore las características físicas y operacionales de dicho pre-diseño (*Situación con Proyecto*); las labores de codificación también incluirán la definición de las variables y los

⁶ La plataforma pública es la definida en los instrumentos de planificación correspondientes (PRC de Los Angeles). Los prediseños se desarrollarán sobre la faja pública así definida, aun cuando puedan existir terrenos afectos a expropiación.

parámetros requeridos por **Saturn**. Por lo tanto, se generarán tantas redes como pre-diseños desarrollados.

Luego, utilizando el modelo **Saturn** se asignará la matriz de viajes sobre la red vial de la *Situación con Proyecto*. Los flujos de camiones y de transporte público se modelarán como flujo fijo sobre la red vial. Se deberá contemplar la modificación de los trazados de estos modos según las características de los proyectos en análisis. Para el caso del transporte público, se realizará un análisis para determinar si la oferta actual es suficiente para la demanda esperada en los cortes temporales a modelar. De ser necesario, se deberá considerar al menos el crecimiento vegetativo entre el año de calibración y el de los cortes temporales a modelar.

La asignación de viajes sobre la red vial utilizando el modelo **Saturn** debe realizarse para **dos períodos de análisis** (*punta mañana y fuera de punta*) y para los **dos cortes temporales** (año base y corte temporal futuro).

Posteriormente, y utilizando el modelo **Transyt**, se procederá a codificar las redes de semáforos de la *Situación con Proyecto*, y a optimizar la programación de los mismos que resulta del modelo **Saturn**.

El proceso de optimización de la programación de los semáforos deberá realizarse para **dos períodos de análisis** (*punta mañana y fuera de punta*) y los **dos cortes temporales** (año base y corte temporal futuro).

Una vez definidas las programaciones óptimas de los semáforos en la red de modelación de la *Situación con Proyecto*, se realizará una nueva asignación de la matriz de viajes sobre la red vial, utilizando el modelo **Saturn**. Este procedimiento se repetirá para **dos períodos de análisis** (*punta mañana y fuera de punta*) y los **dos cortes temporales**.

Así quedará definida la *Situación con Proyecto* de cada alternativa preliminar para los **períodos de análisis punta mañana y fuera de punta** y los **dos cortes temporales** requeridos por el Estudio.

Los resultados arrojados por la modelación de la *Situación con Proyecto* podrían eventualmente indicar la necesidad de introducir cambios geométricos a la *solución de diseño*, los que deberán ser desarrollados. En estos casos, se requerirá de un proceso de retroalimentación entre esta tarea y la tarea **Definición de Alternativas Preliminares**. Las modificaciones efectuadas deberán ser presentadas por el Consultor al Director del Estudio y miembros de los distintos servicios públicos y/o privados que conforman la instancia consultiva necesaria para su revisión y aprobación de la solución generada.

Una vez terminados la modelación y el análisis funcional de cada alternativa preliminar, el Consultor deberá estimar el consumo de tiempo y recursos asociado a cada una de ellas, ajustándose a lo establecido en el **Capítulo 9 del MESPIVU**.

Todas las modelaciones deben realizarse según las especificaciones del **Capítulo 8 del MESPIVU**. El análisis de los resultados de la modelación de transporte puede concluir en la conveniencia de modificar el pre-diseño original, lo que debe ser realizado por el Consultor, previa aprobación del Director del Estudio, antes de la evaluación social preliminar de los pre-diseños.

2.4.12 Estimación de Costos de las Alternativas Preliminares

Terminado el pre-diseño físico de cada una de las alternativas preliminares, se procederá a estimar los costos asociados a las soluciones de pre-diseño desarrolladas. Los criterios seguidos y el nivel de detalle de los costos corresponderán a los definidos en el **MESPIVU y su Anexo N° 1**, en lo que se refiere a proyectos de pre-diseño.

Se deberá considerar dentro de los costos todas las partidas, incluso aquellas que por el nivel de precisión de esta etapa de desarrollo del Estudio no puedan ser detalladas.

Dentro de los más relevantes, además de los costos de las obras civiles, se deben considerar los costos por cambios de servicios, identificando cuales servicios serían modificados, estructuras u obras de artes necesarias, etc., contemplando además aquellos costos por gastos generales, utilidades, permisos u otros que deban ser incluidos para que la evaluación sea válida.

2.4.13 Evaluación de Alternativas Preliminares

2.4.13.1 Estimación de Beneficios e Indicadores de Rentabilidad

A partir de los resultados de las modelaciones, el Consultor estimará los beneficios sociales (ahorros de tiempo de los usuarios y ahorros de recursos físicos) asociados a cada



alternativa preliminar desarrollada para el anteproyecto, considerando **dos períodos de análisis** (*punta mañana y fuera de punta*) y **dos cortes temporales**.

De acuerdo a lo definido en el punto "Definición de Alternativas Preliminares", se desprende que a lo menos deberán evaluarse nueve alternativas distintas, correspondientes a las combinaciones donde se considera la simultaneidad de tres alternativas de mejoras para cada arco.

Tales beneficios serán comparados con los costos estimados para cada alternativa, con el propósito de calcular los indicadores de rentabilidad social de cada alternativa preliminar: Valor Actualizado Neto (**VAN**) y Tasa Interna de Retorno (**TIR**) para un horizonte de 20 años y la tasa de descuento social vigente, estipulada por el Sistema Nacional de Inversiones de MIDEPLAN en su normativa.

Sobre la base de los resultados de esta evaluación, y de acuerdo a los indicadores de rentabilidad y el análisis físico, operacional y urbano de cada alternativa preliminar, el Consultor propondrá las alternativas para el estudio de Mejoramiento de Transporte Público de Los Ángeles que debieran desarrollarse a nivel de anteproyecto. El Director del Estudio deberá aprobar las alternativas definitivas y sus principales características físicas y operacionales, antes de continuar con el desarrollo del anteproyecto respectivo.

2.4.13.2 Evaluación Multicriterio de las alternativas preliminares

Con el fin de proporcionar una mayor cantidad de antecedentes para la toma de decisiones respecto de la alternativa definitiva, el Consultor realizará una evaluación multicriterio de todas las alternativas rentables socialmente. Para ello deberá acordar con Director de Estudio las variables a incluir en esta evaluación como su ponderación de importancia o peso dentro de la evaluación.

2.4.14 Estudios de Base para los Anteproyectos

En esta tarea, el Consultor recolectará los antecedentes que se requieran para la definición del Mejoramiento de Gestión de Tránsito en la Red Centro de Los Ángeles, de acuerdo a la metodología propuesta. Los estudios de base considerarán, a lo menos, las siguientes subtareas:

2.4.14.1 Topografía

a) Levantamiento topográfico superficial

El Consultor desarrollará un levantamiento topográfico a nivel anteproyecto a escala 1:500. El levantamiento topográfico utilizará el módulo **TOPODIVA** del programa **DIVA**, y las condicionantes metodológicas establecidas para tal efecto (ver **Anexo N° 1 del MESPIVU**).

Esta subtarea incluirá el trabajo de campo y gabinete. El levantamiento topográfico en coordenadas tridimensionales (XYZ) georreferenciadas, deberá contener como mínimo la siguiente información:

- i.** Bordes de calzada;
- ii.** Líneas de cierre;
- iii.** Líneas de edificación (fachadas y volados);
- iv.** Líneas prediales;
- v.** Líneas de postaciones;
- vi.** Especies vegetales (diámetro de tronco);
- vii.** Servicios;
- viii.** Cableado;
- ix.** Mobiliario Urbano;
- x.** Canales;
- xi.** Líneas Férreas, y
- xii.** Curvas de nivel en los casos en que no existan alineaciones identificables.

Los trabajos topográficos de terreno -incluyendo la densidad y cualidades de los puntos a levantar- deben permitir generar un modelo digital en formato DWG concordante con las exigencias implícitas de un plano a escala 1:500.

b) Georreferenciación

La poligonal del modelo será georreferenciada en coordenadas UTM Datum WGS 84, mediante la materialización de dos puntos de enlace intervisibles en un extremo de la zona a medir y otros dos puntos de enlace intervisibles en el otro extremo.

Estos puntos de enlace -situados en cada extremo a la mayor distancia posible- serán posicionados con GPS (Sistema de Posicionamiento Global), utilizando como punto base,



9

uno o más puntos IGM de la red nacional de triangulación (definidos por el Instituto Geográfico Militar). Para mejorar el posicionamiento en cota, se utilizará uno o más puntos de la red nacional de nivelación.

Las mediciones GPS se realizarán con equipos y metodologías geodésicas, que permitan precisiones inferiores a 2 centímetros. En forma complementaria, deberán ser entregados -previo al inicio de los trabajos en terreno- los certificados de los puntos IGM utilizados, indicando los Datum correspondientes.

c) Poligonal

Los vértices de la poligonal se materializarán con monolitos de hormigón o clavos hilti, con una placa metálica debidamente identificada, que especifique claramente las coordenadas planimétricas y altimétricas del vértice. La ubicación de los vértices debe permitir su permanencia en el tiempo. La precisión de los cierres de las poligonales será la establecida en la siguiente tabla (ver punto 2.3.6 del **Anexo N°1 del MESPIVU**).

| Medición | Tolerancia |
|-------------------------|---|
| Ángulos horizontales | $20\sqrt{n}$ cc con n = número de vértices |
| Distancias horizontales | 1:40.000 |
| Desniveles | $3\sqrt{K}$ cm, con K distancia nivelada en Km. |

Tabla N° 1: Precisión de los cierres de poligonales

d) Puntos de Relleno

Los puntos de relleno para representar el Modelo de Situación Actual (MSA) son básicamente alineaciones que definen la geometría del terreno y puntos catastrales que identifican todos los objetos que no son posibles de representar a través de una alineación tridimensional. En general, el MSA debe proveer información altimétrica continua en forma de alineaciones tridimensionales. En el caso de mediciones sobre terreno natural tales alineaciones, funcionalmente paralelas al eje de proyecto probable, corresponderán a las particularidades altimétricas del terreno.

Para efectos del levantamiento de los puntos de relleno, se deberá chequear y corregir el calaje -en caso de ser necesario- cada 50 puntos tomados desde un mismo vértice de la poligonal, lo que se registrará en la estación total.

Para verificar este procedimiento, el Consultor entregará los archivos generados por la estación total en el Informe de Avance correspondiente.

e) Puntos Singulares

Los puntos singulares, en general estarán representados por los vértices de la poligonal y por un conjunto de puntos característicos que constituirán una red que representará fielmente los principales alineamientos. Por ejemplo, los siguientes alineamientos: líneas de solera, líneas de cierre, vértices de polígonos de cuadras, intersección de ejes de calles y algunas singularidades significativas como torres de alta tensión y transformadores eléctricos.

La ligazón de estos puntos se efectuará con una serie de al menos 3 medidas en directa y 3 en tránsito, y se generará un archivo con los códigos necesarios para la identificación de cada punto, según lo establece **Anexo N° 1 del MESPIVU**.

Los puntos singulares deberán ser entregados balizados en una monografía *ad hoc* para su eventual reconocimiento en terreno. Ellos serán utilizados después como base para continuar la topografía asociada al anteproyecto.

f) Entrega de Información Topográfica

El Consultor entregará en medio magnético la información que traspase desde la estación total al computador. Ello permitirá verificar la consistencia de los valores medidos y hacer un seguimiento de la metodología empleada en terreno.

La totalidad de la información obtenida en terreno, así como su procesamiento, deberá ser reportada en memorias explicativas, anexos, planos y medios magnéticos, en el Informe de Avance correspondiente.

9



2.4.14.2 Mecánica de suelos

Con el propósito de obtener la estratigrafía asociada al anteproyecto, en esta subtarea, el Consultor deberá realizar estudios de mecánica de suelos (mediante calicatas) para el diseño de pavimentos y estructuras a lo largo de la faja en que se desarrollará el anteproyecto.

Para efectos del presente Estudio, se utilizará el segundo nivel de detalle de mecánica de suelos definido en el **MESPIVU**.

Básicamente, para el segundo nivel de detalle de mecánica de suelos, el **MESPIVU** establece que se deben realizar calicatas cada 1000 m² de proyecto con una profundidad de 1,5 metros. Además, cuando se proyecte una estructura, se requiere un sondaje con una profundidad de 20 metros.

Una vez realizadas las calicatas y sondajes, se deben desarrollar los ensayos de laboratorio especificados en el **punto 5.1.5** de la **Referencia [1]**, citada en el punto 2.3.1 de estas bases.

2.4.14.3 Antecedentes hidrológicos

Se recopilará información pluviométrica del Área de Estudio, proveniente de los registros históricos de las estaciones meteorológicas existentes en las proximidades del proyecto y del plan Maestro de Aguas Lluvia para la comuna de Los Ángeles.

2.4.14.4 Monografías de servicios

Se elaborarán las monografías de redes de servicios públicos que eventualmente se verían afectadas por el anteproyecto, tales como tendidos eléctricos (líneas de alta, media y baja tensión), redes de telecomunicaciones (telefonía, internet, cable), redes de agua potable, aguas lluvias, aguas servidas y gas, entre otras. Estas monografías serán posteriormente utilizadas en el desarrollo del anteproyecto.

En esta subtarea, el trabajo de terreno incluye el destape de las cámaras de los distintos servicios y la definición altimétrica con respecto al anillo de la tapa de todos los elementos ubicados en su interior.

2.4.14.5 Catastro de pavimentos

Se realizará una monografía de pavimentos para evaluar la necesidad de mejoramiento de la carpeta de rodadura en los tramos de la vía afectados o considerados en el anteproyecto. Ello permitirá evaluar la repavimentación de vías, cuando sea pertinente.

Los datos del estado de pavimentos se recopilarán utilizando un Rugosímetro MERLÍN u otro instrumento con iguales capacidades. Con esto datos se podrá definir el índice de serviciabilidad de los pavimentos y estimar el grado de mantenimiento o reposición requeridos por los pavimentos.

2.4.14.6 Antecedentes urbanos

Se recopilará la información de las características del entorno urbano, usos de suelo, hitos urbanos y otros análogos, del Área de Estudio. Para la estimación de las expropiaciones, será necesario efectuar un catastro de aquellas propiedades que se verían afectadas por el anteproyecto, recopilando información que permita estimar su valor privado y social, de acuerdo a la metodología que se indica en **MESPIVU**.

2.4.14.7 Entrega de la información catastrada

El Consultor entregará en el Informe de Avance correspondiente la información catastrada en esta tarea, la que deberá ser acompañada del siguiente material gráfico:

- Topografía a escala 1:500.
- Monografía de pavimentos a escala 1:500.
- Monografías de semáforos a escala 1:500.
- Monografías de señalización y demarcación a escala 1:500.
- Monografía de servicios existentes a escala 1:500.
- Catastro de información de mecánica de suelos a escala 1:2000.
- Monografía de elementos urbanos relevantes a escala 1:500.
- Monografía que indique las propiedades que se verían afectadas por expropiaciones, con sus respectivos roles, a escala 1:500.



9

2.4.15 Desarrollo del Proyecto de Normalización de Semáforos

El anteproyecto de las medidas de mejoramiento de la gestión de tránsito deberá comprender la solución física y operacional detallada según las recomendaciones de las **Referencia [1]** y **Referencia [2]** citadas en el punto 2.3.1 de estas bases.

Para todas las medidas a diseñar, se identificarán puntos del trazado en los que existen condicionantes para el diseño y la materialización de las obras, tales como servicios subterráneos, expropiaciones y altimetría.

Por otra parte, la representación gráfica de los anteproyectos deberán ceñirse a lo especificado en la **Referencia [1]** citada en el punto 2.3.1 de estas bases y su **Anexo N°1**, los contenidos mínimos de cada subproyecto y sus planos asociados deben seguir el formato que el SERVIU regional establece para proyectos de este tipo. Los proyectos a desarrollar se indican a continuación:

2.4.15.1 Proyecto de demolición de pavimentos

Se desarrollará el proyecto de demolición de pavimentos asociado **en caso que el anteproyecto lo requiera**. El Consultor entregará, en el Informe de Avance correspondiente y en el Informe Final, una memoria que identificará los pavimentos a demoler, la cubicación de las obras y la estimación de costo de las mismas. El proyecto de demolición de pavimentos debe ser realizado siguiendo las especificaciones que el SERVIU regional posee para proyectos de este tipo y será responsabilidad del Consultor averiguar tales especificaciones.

2.4.15.2 Proyecto de señalización y demarcación

Aquí se desarrollará el proyecto de señalización y demarcación asociado al anteproyecto. El Consultor entregará, en el Informe de Avance correspondiente y en el Informe Final, una memoria que identificará los criterios de diseño, la cubicación de las obras y la estimación del presupuesto a precios unitarios. La memoria debe ser acompañada por los respectivos planos de señalización y demarcación a escala 1:500.

Complementariamente, se deberá gestionar la aprobación del proyecto por parte del Director de Tránsito de Los Ángeles.

2.4.15.3 Proyecto de semaforización

Como parte de esta tarea, el Consultor deberá considerar el desarrollo del proyecto de semaforización y normalización de semáforos y sincronismo⁷ de las intersecciones en que se haya instalado o modificado dicho dispositivo y la conexión e integración de esos dispositivos al centro de control regional. Para esto, se debe considerar lo siguiente.

- Intersecciones semaforizadas, norma UOCT, operando aisladamente.
- Intersecciones semaforizadas cuyas instalaciones no cumplen las normas vigentes en la materia, y deben renovarse.
- Intersecciones sin semáforos en la actualidad y que justifican dicho dispositivo de control.
- Uso de botoneras.
- Redes de sincronismo.

El Consultor deberá elaborar un diagnóstico del estado operacional de las intersecciones e instalaciones de semáforos existentes, en el caso del proyecto de normalización. En el caso de las intersecciones sin semáforo (proyecto de semaforización), se debe revisar el cumplimiento de los criterios de justificación, cuyo análisis se efectuará con los **cuatro períodos de análisis** definidos anteriormente, con el propósito de determinar si tales intersecciones presentan la necesidad de implementar un semáforo. Además, deberá presentar técnicamente fundamentados, los diseños de las instalaciones de semáforos a construir.

Los proyectos de semaforización y normalización deberán incluir rebajes de solera y demarcaciones de líneas de parada, pasos peatonales, y líneas de separación de pistas en una longitud de 7 metros desde la línea de parada. Asimismo, deberán considerar demarcación de flechas en los casos que se requiera y la señalización vertical proyectada.

El Consultor entregará, en el Informe de Avance correspondiente y en el Informe Final, una memoria de cálculo asociada al proyecto de semaforización. En éste se identificará las consideraciones generales y los criterios de diseño, la cubicación de las obras y la

⁷ Los proyectos de semaforización deberán realizarse sobre una base topográfica. En caso que la intersección se encuentre fuera del área en la que se hará un levantamiento topográfico, como parte de la tarea **Estudios de Base para la Definición del Anteproyecto**, no se exigirá la georreferenciación con instrumentos geodésicos, aceptándose la incorporación del levantamiento topográfico a la planimetría utilizada para la etapa de alternativas preliminares.



2

estimación del presupuesto a precios unitarios. Además, se deberá entregar las programaciones finales con una precisión tal que, posteriormente, durante la etapa de ejecución, sólo sea necesario hacer la sintonía fina de los equipos. La memoria debe ser acompañada por los respectivos planos de semaforización a escala 1:200 y sincronismo a escala 1:500.

El proyecto de normalización e instalación de nuevos semáforos deberá contar con la aprobación de la UOCT, la cual deberá ser gestionada por el Consultor.

2.4.15.4 Proyecto de comunicaciones a Centro de Gestión de Tránsito de la Región del Biobío o SCAT Los Ángeles

Como parte de esta tarea, el Consultor deberá considerar el desarrollo del proyecto de comunicaciones que permita conectar estos semáforos al Sistema de Control de Tránsito de la Región del Biobío o al SCAT de Los Ángeles en caso de que dicha alternativa se desarrolle a nivel de anteproyecto, para ello se debe considerar que todos los semáforos se conectan, a través de la red de sincronismo desarrollada en la tarea 2.4.15.6, a un computador regional, emplazado en la comuna, y de allí a través de una línea dedicada con el Computador Principal en Concepción, además a través de esta línea dedicada se llevara también la señal de las cámaras de CCTV y el resto de los dispositivos ITS.

El proyecto de comunicaciones deberá contar con la aprobación de la UOCT, la cual deberá ser gestionada por el Consultor.

2.4.15.5 Proyecto de CCTV

Como parte de esta tarea, el Consultor deberá considerar el desarrollo del proyecto que permita instalar y conectar al Centro de Control de la Región del Biobío o de Los Ángeles en caso de que dicha alternativa se desarrolle a nivel de anteproyecto, al menos **10 cámaras**, las que serán emplazadas en lugares estratégicos de la ciudad, los que **serán determinados durante el desarrollo del presente estudio**. Además de esto, se considerará la provisión de cámaras de fiscalización en aquellos ejes en donde se proyecten vías exclusivas para el transporte público mayor. Dentro del mismo estudio deberán proponerse los lugares en donde debiesen instalarse.

El proyecto de CCTV deberá contar con la aprobación de la UOCT, la cual deberá ser gestionada por el Consultor

2.4.15.6 Proyecto de Sensorización

Como parte de esta tarea, el Consultor deberá considerar el desarrollo de una red de sensores que permitan recopilar, en tiempo real, información de variables de flujos, tales como tiempos de viajes, flujos vehiculares etc. La información deberá ser enviada, para su procesamiento, al Centro de Gestión de Tránsito de la Región del Biobío.

El proyecto de Sensorización deberá contar con la aprobación de la UOCT, la cual deberá ser gestionada por el Consultor

2.4.15.7 Proyecto de Habilitación del Centro de Control

En caso de que el anteproyecto considere la habilitación de un SCAT en Los Ángeles, el Consultor deberá elaborar el proyecto de habilitación del Centro de Control, entendiéndose por tal, el inmueble donde se alojará el equipamiento central del sistema, es decir el conjunto de computadores y periféricos, con el correspondiente software del Sistema SCAT en Los Ángeles, y hasta donde convergerán todos los canales de comunicaciones con los equipos de terreno correspondientes a la red de tránsito. Este proyecto debe considerar que en el Centro de Control trabajará el equipo de profesionales encargado de la operación y supervisión del sistema, para lo cual debe incluirse en el diseño, toda la implementación y equipamiento de oficina necesario para estos fines.

Previo al desarrollo de esta tarea, una vez que el Director del Estudio preste aprobación a la localización del centro de control, el Consultor deberá contemplar la entrega de todos los antecedentes recopilados como parte del catastro de propiedades fiscales, con el fin de que el Organismo competente gestione todos los trámites legales de uso de la propiedad identificada para estos efectos, para su uso como centro de control.

El proyecto de habilitación del Centro de Control deberá incluir la especificación detallada de todos los suministros y obras requeridas para la completa y total habilitación de acuerdo al destino del inmueble, dentro de lo cual deben considerarse los siguientes aspectos:

- Proyecto de arquitectura.
- Instalación eléctrica interior.
- Red interna de transmisión de datos.



8

- Telefonía.
- Mobiliario y equipamiento de oficina.

Para efectos de la elaboración de este proyecto, el Consultor deberá entregar el siguiente detalle de cada ítem del equipamiento que se instalará en el Centro de Control:

- Identificación con marca y modelo del equipo.
- Descripción y función del equipo.
- Dimensiones externas.
- Áreas de acceso requeridas alrededor de los equipos para labores de mantenimiento.
- Peso total de los equipos.
- Consumo de energía total.
- Calor emitido.
- Nivel de ruido.
- Color de los gabinetes.

El Centro de Control dispondrá de al menos los siguientes recintos, los que deberán ser habilitados por el Consultor, de acuerdo a los fines que se indican:

| Nº | Espacio | Destino | m2 |
|-----------------------|-------------------|---|-----|
| 1 | Sala de Control | Ubicación de equipamiento del sistema de control y operadores del sistema | 50 |
| 2 | Sala de Equipos | Ubicación de equipamiento complementario del sistema de control | 10 |
| 2 | Oficina | Oficina de Jefatura | 20 |
| 3 | Oficina | Oficina de Ingeniería de Transporte | 20 |
| 4 | Recepción | Oficina de Secretaria - recepcionista y sala de espera | 20 |
| 5 | Sala de Reuniones | | 25 |
| 6 | Pieza de servicio | Servicios auxiliares | 12 |
| 7 | Bodega | Archivo | 15 |
| 8 | Baño | | 4 |
| 9 | Baño | | 4 |
| 10 | Garage | Espacio para estacionamiento cubierto interior para al menos 2 vehículos | 20 |
| Total superficie útil | | | 200 |

En los desarrollos de los espacios Sala de Control y Sala de Equipos, deben considerarse materiales de construcción a prueba de incendio, de manera de aislar siniestros que se produzcan dentro de estas salas, como en los espacios exteriores. Adicionalmente, deben considerarse elementos de seguridad en puertas y ventanas que protejan las instalaciones de intentos de robo.

La habilitación del Centro de Control, incluirá todos los suministros y obras requeridas para la completa y total habilitación de acuerdo al destino del inmueble, dentro de lo cual deben considerarse los siguientes aspectos:

- Adecuación del inmueble:** Se deberá redistribuir el espacio del inmueble destinado para el Centro de Control, sobre la base de las dimensiones indicadas anteriormente para cada una de las dependencias del mismo. El diseño del inmueble debe incluir todo lo necesario para su habilitación. La habilitación de la Sala de Control, debe considerarse con aislación visual, térmica, y acústica, en un espacio de planta libre, a través de la cual no se podrá circular para acceder a otros espacios del Centro de Control, ni se podrá acceder a ella directamente desde el exterior.
- Instalación eléctrica interior:** Adecuación de todo el sistema eléctrico interior, de acuerdo a lo diseñado para todo el inmueble. Indicar los costos de trámites y pagos de derechos y cargos para adecuación de empalme (equipo de control y medida) que conecta la red interior con la red pública, de acuerdo a las necesidades de potencia tanto de los equipos como de las necesidades generales del Centro de Control. Cada uno de los circuitos eléctricos debe diseñarse como independientes (especialmente los de la sala de control).
- Red interna de transmisión de datos:** Para la interconexión de equipos computacionales y de comunicaciones del Centro de Control, deberá diseñarse una red de datos con par trenzado y al menos tres tomas en cada una de las oficinas y recepción y diez tomas en la Sala de Control.
- Telefonía:** El Centro de Control deberá dotarse de dos líneas telefónicas exteriores, de una central con capacidad mínima de seis anexos y sus respectivos teléfonos - citófonos, por lo que debe considerarse en el diseño, dos tomas en cada una de las oficinas, recepción y sala de control.



El proyecto de Habilitación del Centro de Control, será complementado con las correspondientes Memorias Descriptivas, Especificaciones Técnicas, Planos, Cubicaciones y Presupuesto a precios unitarios, más otros detalles específicos que solicite el Director de Estudio.

2.4.15.8 Proyecto de modificación de servicios

Luego de analizar las monografías de servicios y **en caso que el anteproyecto lo requiera**, se desarrollarán los proyectos de modificaciones de servicios (agua potable, aguas lluvias, aguas servidas, electricidad, telefonía, gas y otros que correspondieren) debido a los cambios que produce el anteproyecto en la plataforma pública.

El Consultor entregará, en el Informe de Avance correspondiente y en el Informe Final, una memoria de cálculo asociada a cada proyecto de modificación de servicios, que identificará las consideraciones generales y los criterios de diseño asociados a modificaciones y reposiciones, la cubicación de las obras y la estimación del presupuesto a precios unitarios. La memoria debe ser acompañada por los planos de proyectos de modificación de servicios, a escala 1:500 desarrollados sobre la topografía del Estudio.

2.4.16 Desarrollo Anteproyecto para el Mejoramiento de Pares Viales transporte público Bombero Rioseco/Galvarino, Almagro/Villagrán y Mendoza/Valdivia

El anteproyecto de las medidas de mejoramiento de la gestión de tránsito deberá comprender la solución física y operacional detallada según las recomendaciones de las **Referencia [1]** y **Referencia [2]** citadas en el punto 2.3.1 de estas bases.

Para todas las medidas a diseñar, se identificarán puntos del trazado en los que existen condicionantes para el diseño y la materialización de las obras, tales como servicios subterráneos, expropiaciones y altimetría.

Por otra parte, la representación gráfica de los anteproyectos deberán ceñirse a lo especificado en la **Referencia [1]** citada en el punto 2.3.1 de estas bases y su **Anexo Nº1**, los contenidos mínimos de cada subproyecto y sus planos asociados deben seguir el formato que el SERVIU regional establece para proyectos de este tipo. Los proyectos a desarrollar se indican a continuación:

2.4.16.1 Proyectos de equipamiento, paisajismo, riego e iluminación

En caso de requerirse, se desarrollarán los proyectos de equipamiento, paisajismo, riego e iluminación **en caso que el anteproyecto lo requiriera**, para todas las intervenciones que lo justifiquen. Será tarea del Consultor obtener las especificaciones técnicas que el municipio dicte para proyectos de estos tipos y desarrollar los diseños conforme a éstas. En caso que el municipio no posea directrices en estas materias, el Consultor deberá proponer y acordar con el Director del Estudio las especificaciones técnicas respectivas.

- Proyecto de Equipamiento: El Consultor deberá entregar planos del(los) proyecto(s) de equipamiento a escala 1:500, indicando en éste todos los elementos a ser construidos en la plataforma pública. En estos planos se deberá presentar, como mínimo, la ubicación, el tamaño y la forma de los elementos, así como la memoria de cálculo, la cubicación y los costos asociados a éstos.
- Proyecto de Paisajismo y Riego: El Consultor deberá desarrollar un proyecto de paisajismo y riego, el cual debe ser coherente con los fines que persiguen las obras a construirse. Este proyecto deberá considerar el clima y la ubicación geográfica de la comuna, y desarrollarse de acuerdo a tales condicionantes. En el proyecto de paisajismo y riego se desarrollará la memoria de cálculos, la cubicación de las obras y una estimación del presupuesto. Los planos asociados a este proyecto deberán ser a escala 1:500.
- Proyecto de Iluminación: El proyecto de iluminación a desarrollarse deberá incluir una memoria de cálculo, la cubicación de las obras, una estimación de los costos asociados y los planos correspondientes. El proyecto debe considerar la reposición de aquellos elementos del sistema de alumbrado que sean afectados y la provisión de iluminación de aquellos tramos que adolezcan de ella. En caso de proponer ganchos de iluminación peatonal adosados a los postes existentes, el Consultor deberá consultar con la empresa propietaria de los postes de la factibilidad de instalación de éstos. Los planos asociados a este proyecto deberán ser a escala 1:500.

2.4.16.2 Proyecto de expropiaciones

Se elaborarán los proyectos de expropiaciones de las propiedades afectadas **en caso que el anteproyecto incluya expropiaciones**. La valorización de las propiedades considerará los criterios de la tasación comercial de las mismas, distinguiendo claramente el valor del terreno, el valor de la construcción, entre otros.

En caso de terrenos baldíos afectos a expropiación, se deberá identificar adicionalmente la dirección comercial del propietario del terreno.

El reporte de las propiedades afectadas por los diseños se presentará en los siguientes documentos:

- Planos a escala 1:500, identificando el rol y el avalúo fiscal, el valor comercial y otras características relevantes para la valorización.
- Laminas individuales, a escala 1:100, por cada rol, en las cuales se indique:
 1. Número de rol.
 2. Nombre del propietario.
 3. Dirección.
 4. Dimensiones del polígono que conforma la propiedad.
 5. Ancho de franja de expropiación y superficie de terreno afecta a expropiación.
 6. Silueta de la edificación existente (acotada).
 7. Indicación de la calidad del bien raíz, en cuanto a su construcción, materiales y número de pisos.
 8. Línea oficial y línea de edificación, definidas en el Plan Regulador Vigente.
 9. Roles colindantes.
 10. Norte geográfico.
 11. Costo comercial estimativo del valor de la expropiación en U.F., separando claramente el valor del terreno respecto de las edificaciones.

2.4.16.3 Diseño de firmes y pavimentos

Se diseñarán los firmes y pavimentos del proyecto **en caso que el anteproyecto incluya reposición de pavimentos**. Estos diseños consisten en un conjunto de estructuras de pavimentos representados en planta, donde las diversas estructuras deben resultar claramente diferenciables. Lo anterior es válido para todos los componentes de la faja pública a intervenir: calzadas, veredas y ciclo-rutas.

Los diseños de firmes y pavimentos se realizarán considerando las especificaciones del **método AASHTO**, no obstante, deberán cumplir con los requerimientos que establezca el SERVIU regional sobre la materia. Complementariamente, el Consultor deberá analizar y especificar el reforzamiento de pavimentos en aquellos sectores de las veredas donde exista un atravesado por parte de vehículos motorizados.

El Consultor entregará, en el Informe de Avance correspondiente y en el Informe Final, una memoria de cálculo que identificará los criterios y resultados del diseño de pavimentos en hormigón y asfalto, la cubicación de las obras en ambas soluciones y la estimación de los costos del anteproyecto. La memoria debe ser acompañada por los siguientes planos:

- Planos de demolición de pavimentos en escala 1:500.
- Planos de pavimentación en escala 1:500.

En los antecedentes ya indicados se identificará los pavimentos a demoler, los pavimentos nuevos y los que se mantienen.

2.4.16.4 Proyecto de demolición de pavimentos

Se desarrollará el proyecto de demolición de pavimentos asociado al anteproyecto. El Consultor entregará, en el Informe de Avance correspondiente y en el Informe Final, una memoria que identificará los pavimentos a demoler, la cubicación de las obras y la estimación de costo de las mismas. El proyecto de demolición de pavimentos debe ser realizado siguiendo las especificaciones que el SERVIU regional posee para proyectos de este tipo y será responsabilidad del Consultor averiguar tales especificaciones.

2.4.16.5 Proyecto de señalización y demarcación

Aquí se desarrollará el proyecto de señalización y demarcación asociado al anteproyecto. El Consultor entregará, en el Informe de Avance correspondiente y en el Informe Final, una memoria que identificará los criterios de diseño, la cubicación de las obras y la estimación del presupuesto a precios unitarios. La memoria debe ser acompañada por los respectivos planos de señalización y demarcación a escala 1:500.

Complementariamente, se deberá gestionar la aprobación del proyecto por parte del Director de Tránsito de Los Ángeles.

2.4.16.6 Proyecto de semaforización y cámaras de fiscalización

El proyecto de semaforización como de cámaras de fiscalización deberá ser entregado como parte del proyecto de normalización de semáforos descrito en los puntos anteriores.



9

2.4.16.7 Proyecto de modificación de servicios

Luego de analizar las monografías de servicios **y en caso que el proyecto lo requiera**, se desarrollarán los proyectos de modificaciones de servicios (agua potable, aguas lluvias, aguas servidas, electricidad, telefonía, gas y otros que correspondieren) debido a los cambios que produce el anteproyecto en la plataforma pública.

El Consultor entregará, en el Informe de Avance correspondiente y en el Informe Final, una memoria de cálculo asociada a cada proyecto de modificación de servicios, que identificará las consideraciones generales y los criterios de diseño asociados a modificaciones y reposiciones, la cubicación de las obras y la estimación del presupuesto a precios unitarios. La memoria debe ser acompañada por los planos de proyectos de modificación de servicios, a escala 1:500 desarrollados sobre la topografía del Estudio.

2.4.16.8 Proyecto de saneamiento

Se desarrollará el proyecto de evacuación de aguas lluvia **en caso que el anteproyecto lo amerite**, el cual deberá ser coherente con el Plan Maestro de Aguas Lluvia de Los Ángeles.

El Consultor entregará, en el Informe de Avance correspondiente y en el Informe Final, una memoria de cálculo asociada al proyecto de saneamiento, que identificará las consideraciones generales y los criterios de diseño asociados a la evacuación de aguas lluvia de la plataforma pública, la cubicación de las obras y la estimación del presupuesto a precios unitarios. La memoria debe ser acompañada por los planos de proyecto de saneamiento, a escala 1:500.

2.4.16.9 Proyecto de desvíos de tránsito

El Consultor deberá presentar un proyecto de desvíos de tránsito, el cual deberá ser consistente con la separación por etapas que el SERVIU regional apruebe.

El proyecto de desvíos de tránsito deberá proponer una solución a los viajes que se verán afectados durante la construcción del proyecto. Como parte de este proyecto, el Consultor deberá identificar las medidas que serán necesarias de realizar en la red vial, tanto a nivel físico como operativo, con el fin de implementar efectivamente el plan de desvíos. El proyecto deberá ser cubicado y explicado en la memoria, además de ser presentado en planos en escala 1:500. Los costos de las medidas de desvíos de tránsito deberán ser agregados a la etapa respectiva.

El plan de desvíos definitivo deberá contar con el visto bueno de la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones y de la Municipalidad de Los Ángeles; ambas visaciones deberán ser gestionadas por el Consultor.

2.4.17 Cubicaciones de obras y montos de inversión

Se realizará una completa cubicación de los costos de todos los elementos y obras identificados en el anteproyecto y en la Situación Base, así como la cuantificación de los montos de inversión privada y social de dichas obras y elementos. El reporte de esta tarea se hará en los siguientes cuatro documentos (ver **Anexo 1** del **MESPIVU**):

- a. **Planos de Cubicaciones**, que describen los volúmenes y superficies de obras asociadas a un anteproyecto. Se deben incluir todos los detalles necesarios para identificar los elementos a cubicar, incluyendo cortes, planos de menor escala, u otros de similar naturaleza.
- b. **Cuadros de Cubicaciones**, que identifican las partidas de obras y las valorizan económicamente.
- c. **Memorias de Cubicaciones**, detallan la forma de cálculo de las cubicaciones anteriores.
- d. **Especificaciones Técnicas**, que definen las características constructivas asociadas a las especificaciones de la memoria de cubicaciones.

Se deberá considerar dentro de los costos todas las partidas que, aunque por el nivel de precisión de esta etapa de desarrollo del Estudio, no puedan ser detalladas, sí deben ser incluidas en la estimación.

Dentro de las más relevantes, además de las obras civiles, se deben considerar los costos por cambios de servicios, identificando cuales servicios serían modificados, estructuras u obras de artes necesarias, etc., contemplando además aquellos costos por gastos generales, utilidades, permisos u otros que deban ser incluidos para que la evaluación sea válida.

2.4.18 Evaluación Social Definitiva del Mejoramiento de Gestión de Tránsito en la Red Centro de Los Ángeles

En esta tarea se realizará la evaluación social del anteproyecto diseñado y especificado. Para ello, se utilizará la metodología de evaluación definida en la **Parte III** del **MESPIVU** ("*Evaluación Social de Alternativas*") y las definiciones de estas Bases Técnicas en lo que se refiere a cortes temporales y períodos de análisis.

La estimación de los beneficios se deberá efectuar según lo indicado en el **MESPIVU**, más las precisiones y modificaciones hechas en el anexo 1 de las bases técnicas.

2.4.18.1 Modelación de Situación con Proyecto (Anteproyecto)

Para efectos de evaluación, el anteproyecto dará origen a una *Situación con Proyecto* que debe ser comparada con la *Situación Base*.

Con este propósito, el Consultor deberá codificar una red de modelación, modificada de acuerdo a las características físicas y operacionales del anteproyecto (*Situación con Proyecto*). Luego, utilizando el modelo **Saturn**, se asignará la matriz de viajes sobre la red vial de la *Situación con Proyecto*. Los flujos de camiones y de transporte público se modelarán como flujo fijo sobre la red vial.

La asignación de viajes utilizando el modelo **Saturn** debe realizarse para los **cuatro períodos de análisis** (*punta mañana, punta mediodía, punta tarde y fuera de punta*) y para los **dos cortes temporales** (*año base y corte temporal futuro*).

2.4.18.2 Estimación de beneficios de transporte del anteproyecto

A partir de los resultados de las modelaciones efectuadas, el Consultor estimará los beneficios (ahorros de tiempo de los usuarios, ahorros de recursos físicos, etc.) asociados al anteproyecto. Para ello, se compararán los resultados de las modelaciones tácticas (efectuadas con **Saturn**) entre la *Situación con Proyecto* y la *Situación Base* para los **dos cortes temporales futuros** y los **cuatro períodos de análisis**.

2.4.18.3 Indicadores de rentabilidad social del anteproyecto

Se estimarán aquí los indicadores de **rentabilidad social de corto y largo plazo** (VAN1, TRI, VAN y TIR) del anteproyecto, a partir de los costos y beneficios sociales estimados, para un horizonte de 20 años, utilizando la tasa social de descuento vigente, estipulada por el Sistema Nacional de Inversiones de MIDEPLAN en su normativa.

Dicha evaluación deberá realizarse en forma individual para el anteproyecto del eje. Junto con ello, en función de la evaluación se deberá proponer un cronograma de materialización de distintos tramos que componen el eje en análisis.

Además, se realizará un análisis de sensibilidad de estos indicadores, que incorporará las variaciones en los beneficios y costos, en un rango de más menos 20% sobre los valores estimados. También en esta tarea se estimará el **año óptimo de inversión para los anteproyectos**.

2.4.19 Priorización de Proyectos

En esta tarea considerará realizar las recomendaciones necesarias para definir cómo se abordará la etapa de diseño de ingeniería de detalle de los anteproyectos estableciendo qué proyecto(s) pasará(n) a la siguiente etapa.

Junto a lo anterior, se identificará y analizarán a nivel de perfil cuales serían los mecanismos de financiamiento de las siguientes etapas (ingeniería de detalle y ejecución) y proponiendo un cronograma de inversiones.

2.5 EQUIPO TECNICO PARA EL DESARROLLO DEL ESTUDIO

Dada la naturaleza de las tareas a realizar en el presente Estudio, el Proponente considerará en su Propuesta un equipo técnico adecuado para el desarrollo de todos los temas relacionados con el Estudio. En razón de ello, el equipo del consultor debe incluir, deseablemente profesionales, técnicos o expertos con experiencia en las siguientes áreas:

- Diseño de proyectos viales urbanos.
- Modelación de asignación de viajes y redes de semáforos, modelos **Transyt** y **Saturn**.
- Microsimulación de proyectos viales, modelos Aimsun NG y/o Paramics.
- Evaluación de proyectos de transporte.

- Diseño de proyectos de semaforización y Sistemas SCAT.

2.6 CONTENIDO DE INFORMES

A continuación se indica el contenido de cada uno de los informes contemplados en el presente estudio, así como el porcentaje de pago asociado, los que deberán respetarse para efectos de la elaboración de la oferta por parte de los proveedores interesados, por constituir elementos esenciales de la oferta, salvo en el caso de solicitarse anticipo, en cuyo caso de reducirá el porcentaje asociado al primer informe (ver anexo 7 Bases Administrativas):

A. Informe de Avance N°1: 30% del precio del contrato

- 1.1.1. Recopilación de Antecedentes y Revisión Metodológica
- 1.1.2. Catastros
- 1.1.3. Mediciones de Tránsito
- 1.1.4. Encuestas de Interceptación de vehículos livianos
- 1.1.5. Levantamiento Planimétrico
- 1.1.6. Calibración de Redes de Modelación
- 1.1.7. Definición de la Situación Base
- 1.1.8. Diagnóstico de la Operación de la Red Vial en el Área de Estudio
- 1.1.9. Definición de Alternativas Preliminares de Ubicación del Centro de Control
- 1.1.10. Definición de Alternativas Preliminares para el Mejoramiento de los pares viales de transporte público Bombero Rioseco/Galvarino, Almagro/Villagrán y Mendoza/Valdivia

B. Informe de Avance N°2: 20% del precio del contrato

- 1.1.11. Modelación Situación con Proyecto de Alternativas Preliminares
- 1.1.12. Estimación de Costos de las Alternativas Preliminares
- 1.1.13. Evaluación de Alternativas Preliminares

C. Informe de Avance N°3: 30% del precio del contrato

- 1.1.14. Estudios de Base para los Anteproyectos
- 1.1.15. Desarrollo del proyecto de Normalización de Semáforos.
- 1.1.16. Desarrollo de Anteproyecto el Mejoramiento de los pares viales de transporte público Bombero Rioseco/Galvarino, Almagro/Villagrán y Mendoza/Valdivia
- 1.1.17. Cubicación de obras y montos de inversión
- 1.1.18. Evaluación Social Definitiva del Mejoramiento de Gestión de tránsito en Red Centro de Los Ángeles.
- 1.1.19. Priorización de Proyectos

D. Informe Final: 20% del precio del contrato

De conformidad con lo que establece el punto 3.6.3.2 de las bases administrativas, el consultor deberá entregar el informe final, el cual deberá necesariamente incluir la totalidad de las tareas comprometidas y los proyectos definitivos con todas las observaciones subsanadas y, presentarse en la forma señalada en el punto 2.3.7 de estas bases.

Adicionalmente, en esta entrega final, se deberá entregar el Informe Ejecutivo correspondiente.

No obstante lo indicado anteriormente, durante el desarrollo de cada informe, el consultor deberá emitir reportes de avance. El contenido de éstos y la periodicidad con que se presenten, será acordado con el Director de Estudio. Cada reporte será formalizado a través de una minuta técnica.

2.7 EXPOSICIÓN DE LOS RESULTADOS DEL ESTUDIO

2.7.1 Resultados Parciales del Estudio

Durante el desarrollo del Estudio, el Consultor realizará reuniones (máximo de 4) en las que expondrá los avances y resultados parciales alcanzados a la fecha de su realización. Estas reuniones deberán llevarse a cabo al término de cada una de las fases clave del Estudio, entendiendo por fases clave aquellas etapas, que pudieren o no concluir con la entrega de un Informe de Avance, cuyos análisis y resultados se encuentran en la ruta



crítica del desarrollo del Estudio y que sean de interés para todos los invitados. La calendarización de estas reuniones y los temas a ser presentados, deberán ser aprobados por el Director del Estudio.

Las sesiones serán organizadas conjuntamente por el Consultor y el Director del Estudio, y contarán con la participación de las autoridades y/o representantes de municipales, comunal 7º de organismos públicos que tengan relación con el estudio, así como de representantes de la(s) municipalidad(es) involucrada(s) y de otros organismos públicos y autoridades cuya presencia sea considerada pertinente por el Director del Estudio en función de los temas presentados.

Cada reunión tendrá una duración máxima de 4 horas y contemplará la participación de 10 a 15 invitados. La convocatoria será responsabilidad del Director del Estudio, mientras que el Consultor será responsable de su organización –acordando la fecha, la hora y el lugar donde se realizará, previa autorización del Director del Estudio– y de todos los costos que su realización implique. Las reuniones deberán realizarse en un salón adecuado, que el Consultor deberá proponer oportunamente al Director del Estudio, haciéndose cargo del arriendo de éste y de la pausa para el café. Adicionalmente, el Consultor deberá encargarse de proveer el material de apoyo y los equipos audiovisuales.

El Consultor deberá generar, luego de cada sesión, un acta que incluya una lista de los asistentes, las observaciones emitidas y los acuerdos que se adopten. Esta acta será presentada en el informe de avance correspondiente.

Estas exposiciones no reemplazan las instancias y canales oficiales existentes de revisión de los informes (parciales y final) y complementan las reuniones de trabajo, solicitadas por el Consultor o el Director del estudio, que se realicen en el transcurso del Estudio.

2.7.2 Resultados Finales del Estudio

El Consultor deberá preparar la exposición gráfica computacional, considerando al menos 25 layers para ser ejecutado en un computador personal (PC) estándar, en un medio visual (PowerPoint u otro software que el Director de Estudio autorice), que permita explicar el proyecto y sus detalles técnicos más importantes.

Se requerirá de un video animación 3D del recorrido virtual del anteproyecto en formato de alta definición compatible con reproducción DVD con una duración mínima de 3 minutos de exposición del proyecto y 2 minutos de información de contexto. Las especificaciones del video deben ser las siguientes:

1. Se entregará el video final en resolución de 720p y 480p a 30 fps en formato mp4
2. El video deberá incluir una introducción con título y logos de la institución Director de Estudio.
3. Se debe considerar una infografía de contextualización del proyecto sobre foto aérea, marcado lo necesario para localizar y dimensionar bien el proyecto (no forma parte de los 3 minutos)
4. Se consideran por lo menos 180 segundos de visualización 3D del proyecto, de los cuales 50 segundos transcurrirán con la cámara a menos de 8m de altura con el fin de visualizar los detalles del proyecto.
5. La velocidad de desplazamiento de cámara a nivel de peatón no será superior a 6 Km/h, pudiendo aumentarse en la medida que se eleve la cámara
6. Se debe incluir la modelación del contexto de manera que se entienda la generalidad de este y se logren reconocer los hitos más importantes definidos por el Director de Estudio
7. La topografía del sector estará modelada en una resolución al menos equivalente a la utilizada en el trazado del proyecto
8. La modelación 3D debe ser fiel al proyecto incluyendo partidas de diseño urbano, mobiliario, demarcación, semaforización, luminarias y señalética, caracterizadas con materiales o texturas fieles que reflejen el espíritu del proyecto.
9. La modelación deberá estar geolocalizada con el fin de que la dirección de la iluminación solar sea consistente con la realidad
10. El renderizado debe considerar cálculo de iluminación global, oclusión ambiental y profundidad de campo
11. Se deberán incluir personas y vehículos en todos los acercamientos al proyecto y por lo menos un 50% de estos deberán estar animados. En caso de ciclovías se deberá incluir animación de ciclistas
12. El video incluirá música y efectos especiales debidamente licenciada para difusión masiva

Además, se deberán entregar imágenes en vista del anteproyecto en puntos relevantes y representativos en formato de alta definición. Mínimo 10 imágenes



Se requerirá además, el diseño de un poster de dimensiones 90 x 60 cm, el cual contendrá información resumida del proyecto, de tal forma de facilitar la difusión del proyecto. Se deberán al menos entregar 10 poster que contengan información del trazado del proyecto, imágenes 3D, costo del proyecto, Logo de la Institución y el Consultor. El poster debe ser impreso en colores, de preferencia en papel propalcote (papel brillante) u opalina plastificado brillante de tal forma de que tenga un buen estándar y sea atractivo a la vista.

Anexo 1

MINUTA SCT-08-109: Definición de Cortes Temporales para el Análisis y Evaluación de Proyectos Tácticos de Estudios de Prefactibilidad y Anteproyectos.

2.4.1 1. INTRODUCCIÓN

De acuerdo al **punto 2.1.2 del MESPIVU**, para la evaluación de proyectos tácticos (entendidos como proyectos no estructurales con reasignación) es recomendable modelar dos cortes temporales, uno al primer año de operación del proyecto y el otro en un corte temporal futuro, lo que permite definir los criterios para la proyección de beneficios del proyecto en el horizonte de evaluación.

Esta minuta tiene como objetivo definir los criterios para efectuar la determinación de los cortes temporales y para la proyección de beneficios en el horizonte de evaluación en proyectos tácticos.

2.4.2 2. CORTES TEMPORALES

2.1 Primer Corte Temporal

El primer corte temporal para efectos de modelación del proyecto, corresponde al primer año de operación del proyecto sujeto a análisis. Para ello se debe considerar como año cero (año de inversión) el año estimado en que se materializará el proyecto.

2.2 Segundo Corte Temporal

En el punto 2.1.2 del **MESPIVU** se propone que el segundo corte temporal (o corte temporal futuro), para un proyecto no estructural con reasignación, sea al décimo año de operación del proyecto. Sin embargo, existe la posibilidad que la situación base esté saturada en este segundo corte temporal, lo que se traduce en una sobreestimación de beneficios del proyecto.

Para evitar este problema lo recomendable es que el segundo corte temporal, para efectos de modelación del proyecto, corresponda al año anterior al que se produce la saturación de la situación base, pero no posterior al décimo año de operación de proyecto.

Se entenderá como situación base saturada cuando al modelar este escenario, el resultado indique que existen arcos con grados de saturación superiores al 90% en el área de modelación del proyecto y que esta situación no puede ser remediada con medidas simples o de baja inversión. Se entiende por medidas simples: ensanches de calzadas sin modificación de servicios ni expropiaciones, habilitación de pistas de viraje, cambios en tecnología de equipos de semáforos, instalación de semáforos, entre otros.

Determinación del año de saturación

Para la determinación del año de saturación se debe modelar el décimo año de operación del proyecto para los períodos puntas (punta mañana, punta tarde y punta mediodía, en los casos que se exija), en el caso que uno o más períodos estén saturados, se deberán modelar los períodos saturados para el año de operación anterior. El primer año en que no existe ningún período saturado será considerado el corte temporal futuro.

Proyección de las matrices de viajes para la modelación del corte temporal futuro

Para el caso de ciudades que cuenten con un estudio estratégico de sus Sistemas de Transporte Urbano⁸, en que se hayan definido matrices de viajes para diferentes cortes temporales (basados en encuestas origen destino, modelos de generación y atracción de viajes y escenarios de desarrollo urbano), para proyectar las matrices de viajes a utilizar en la modelación del proyecto desde el año uno de operación hasta el corte temporal futuro (y todos los cortes temporales que sean necesarios), se deben utilizar factores de crecimiento derivados de los estudios estratégicos, una vez validados los escenarios de usos de suelo y los proyectos programados.

En este caso, se deberá proyectar cada par origen destino de la matriz de viajes determinada para el año 1 del proyecto, de acuerdo al factor de crecimiento de los pares orígenes destino equivalentes de la matriz de viajes derivada del estudio estratégico ad hoc.

⁸ En este grupo están las grandes ciudades y ciudades intermedias del país que han sido analizadas por SECTRA. Bases de Licitación del Estudio "Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles".



9

En el caso de proyectos situados en ciudades que no cuenten con estudios estratégicos relativamente recientes, (menos de 5 años) la matriz de viajes se proyectará con información histórica de flujos o factores provenientes de estudios anteriores.

En caso que existan zonas que no presenten viajes en determinados pares OD, y que se prevé a futuro la existencia de proyectos programados, se puede utilizar la información existente de las matrices de viajes en otros cortes temporales, validando los proyectos programados en dicho corte temporal. Los viajes asociados a dicho par OD se estimarán a partir de los modelos de generación y atracción de viajes calibrados en el estudio estratégico. Para la distribución de los viajes en los pares OD, se podrá aplicar la distribución observada en una zona con usos de suelo homologable.

2.4.3 3. PROYECCIÓN DE BENEFICIOS

Para la estimación de los indicadores de rentabilidad de un proyecto es necesario proyectar sus beneficios a lo largo de todo el horizonte de evaluación. Para ello es necesario interpolar beneficios entre los dos cortes temporales y, posteriormente, extrapolar los beneficios desde el segundo corte temporal (corte temporal futuro) hasta el final del horizonte de evaluación.

Para los años de operación del proyecto que se encuentren entre los dos cortes temporales, es recomendable realizar una interpolación lineal de los beneficios. En el caso de los 10 años posteriores al segundo corte temporal, se recomienda proyectar los beneficios linealmente con una pendiente del 50% de la que se utiliza para la interpolación⁹. Posteriormente a estos 10 años se deberá mantener beneficios constantes hasta el año 20 de evaluación. Además, se debiera realizar un análisis de sensibilidad considerando que después del segundo corte temporal los beneficios se mantienen constantes.

Casos Particulares

En el caso que el segundo corte temporal sea cercano al primer año de operación del proyecto, es recomendable modelar sólo el primer corte temporal, dado que el segundo corte no alcanza a reflejar cambios significativos en los usos de suelo ni en el comportamiento de los usuarios.

Se entenderá que el segundo corte temporal es cercano al primero, cuando la diferencia entre ellos no es mayor a dos años.

En este caso, se sugiere que la evaluación considere los resultados de beneficios estimados para el año 1 de operación, y éstos se proyecten a una tasa constante para los diez primeros años de operación del proyecto. Posteriormente, se mantienen los beneficios constantes hasta el horizonte de evaluación. La estimación de la tasa de crecimiento de beneficios se realizará en base a información histórica de flujos en el área de estudio y datos provenientes de estudios anteriores. Además, se deben separar los beneficios considerados para el transporte público y el privado, asumiendo para cada modo una tasa de crecimiento distinta.

Para el caso de proyectos que consideren vías segregadas para buses, los beneficios del transporte público deben crecer durante todo el horizonte de evaluación, debido a que estos corredores no se ven afectados por la congestión que sí tiene el transporte privado¹⁰.

Anexo 2

Especificación de Formatos y Parámetros, Bases de Datos Espaciales

Toda información que posea datos espaciales^[1], y que por ende, se pueda asociar a una Base de Datos Espacial^[2], deberá ser entregada con la siguiente especificación de formatos y parámetros de información espacial y geográfica.

1. Formato de archivo informático

El formato debe ser **ESRI shapefile**^[3] (shp), que es un formato de archivo informático propietario y abierto de datos espaciales, desarrollado por la compañía ESRI^[4], quien crea y comercializa software para Sistemas de Información Geográfica (SIG) como Arc/Info, ArcGIS o Arcview GIS.

2. Parámetros de la información geográfica

Los parámetros utilizados para la correcta representación geográfica deben ser:

- Elipsoide = WGS-84 (World Geodetic System 1984^[5])
- Datum = WGS-84
- Huso = S-19 (Sur)

⁹ El MESPIVU en su punto 9.5.2.2, recomienda extrapolar con pendiente igual a la utilizada para la interpolación. Sin embargo, se considera que esta forma de proyectar los beneficios tiene asociado una sobreestimación de ellos.

¹⁰ Con este criterio se han efectuados las evaluaciones a nivel de perfil de proyectos asociados a Transantiago y aquellos en que el año de saturación de la situación base es muy próximo al año base (menos de tres años).

- Sistema de coordenadas = UTM (Universal Transverse Mercator)

3. Base Geográfica de Referencia

La Base geográfica de referencia está constituida por la última versión de la información geográfica o base de datos geográfica disponible y correctamente georreferenciada, que sirva como punto de partida para ubicar y ajustar cualquier otro dato o base de datos espacial. En general, esta base geográfica de referencia corresponderá a la última imagen digital disponible de un vuelo aerofotogramétrico, que esté correctamente ortorrectificada y georreferenciada. En su defecto, se utilizará alguna restitución que esté bien georreferenciada; como por ejemplo: líneas de soleras, red vial, manzanas, etc.

Referencias:

[1] Datos espaciales: son todos aquellos datos que poseen una localización específica en el espacio, es decir que tienen una variable asociada a una localización del espacio. Normalmente se utilizan datos vectoriales para representar los datos espaciales, de tal forma los datos vectoriales pueden ser expresados mediante tres tipos de objetos espaciales: punto, línea y polígono. Estos tres tipos de objetos son los que habitualmente las personas denominan "la cobertura" o "capa geográfica" ("layer"). Por último, cuando el marco de referencia espacial está circunscrito a una localización en la Tierra, estaremos refiriéndonos en particular a un dato geográfico, a un objeto geográfico o a una información geográfica.

[2] Base de Datos Espaciales: es un sistema administrador de bases de datos que maneja datos existentes en un espacio o datos espaciales. El espacio establece un marco de referencia para definir la localización y relación entre objetos. El que normalmente se utiliza es el espacio físico (en particular el geográfico), que es un dominio manipulable, perceptible y que sirve de referencia. Por lo tanto, las Bases de Datos Geográficas (BDG), al igual que un sistema administrador de bases de datos en general, posee tanto una estructura de datos (las capas temáticas y los tipos de objetos: punto, líneas y polígonos), así como un conjunto de relaciones espaciales entre los objetos geográficos. Generalmente las BDG están asociadas a SIG, que tienen bases de datos espaciales sin ninguna capa intermedia, realizan las operaciones de selección espacial de manera nativa, y poseen una interfaz gráfica amigable que permite incluso administrar bases de datos comunes y estándares. Por ejemplo, ArcGIS puede trabajar sobre una base de datos geográfica propietaria, o bien sobre bases de datos geográficas externas: a nivel personal o desktop (Access), a nivel de workgroup y enterprise (Microsoft SQL Server, Oracle e Informix).

[3] ESRI shapefile: originalmente se creó para la utilización con su producto ArcView GIS, pero actualmente se ha convertido en formato estándar de facto para el intercambio de información geográfica entre Sistemas de Información Geográfica por la importancia que los productos ESRI tienen en el mercado SIG y por estar muy bien documentado. Un *shapefile* es un formato vectorial de almacenamiento digital donde se guarda la localización de los elementos geográficos y los atributos asociados a ellos. Este formato carece de capacidad para almacenar información topológica.

Una de las mayores ventajas de ser el formato estándar de facto, es que tiene la capacidad de ser importado y exportado por numerosos SIG, tales como: Mapinfo, TransCAD, Autodesk Map y Maptitude.

Un *shapefile* es generado por varios archivos. El número mínimo requerido es de tres y tienen las extensiones siguientes:

- .shp - es el archivo que almacena las entidades geométricas de los objetos.
- .shx - es el archivo que almacena el índice de las entidades geométricas.
- .dbf - el dBASE, o base de datos, es el archivo que almacena la información de los atributos de los objetos.

Además de estos tres archivos requeridos, opcionalmente se pueden utilizar otros para mejorar el funcionamiento en las operaciones de consulta a la base de datos, información sobre la proyección cartográfica, o almacenamiento de metadatos. Estos archivos son:

- .sbn y .sbx - Almacena el índice espacial de las entidades
- .fbn y .fbx - Almacena el índice espacial de las entidades para los *shapefiles* que son inalterables (solo lectura)
- .ain y .aih - Almacena el índice de atributo de los campos activos en una tabla o el tema de la tabla de atributos.
- .prj - Es el archivo que guarda la información referida a sistema de proyección y coordenadas.
- .shp.xml - Almacena los metadatos del *shapefile*.

[4] ESRI (Environmental Systems Research Institute): es una empresa dedicada al desarrollo y comercialización de Sistemas de Información Geográfica con sede en California, EE. UU. Es una de las compañías líderes en el sector a nivel mundial. La popularidad de sus productos ha supuesto la generalización de sus formatos de almacenamiento de datos espaciales en el campo de los Sistemas de Información Geográfica vectoriales, entre los que destaca el *shapefile*. Sus productos más conocidos son ArcView GIS y ArcGIS.

[5] World Geodetic System 1984: Sistema de coordenadas mundiales, que data de 1984, y que es la base para sistemas de posicionamiento globales como el GPS.



4. Especificación de Información contenida Bases de Datos Espaciales

El siguiente cuadro detalla la información que debe contener cada base de datos espacial y el cómo debe estar estructurada con nombres¹¹ y forma geográfica.

Cuadro N°4.1: Formato Estándar para Poblar Bases de Datos Espaciales

| | | | | | |
|-------------------------------------|---|--|---------------------|---------------|---|
| Nombre BDG 1: Accidentes | Descripción | Accidentes ocurridos dentro de la red vial, es decir, en la línea férrea, calzada, ciclorutas y franjas peatonales | | | |
| | Forma Geográfica | Punto: Se deben proyectar sobre el eje central de las redes viales | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idAcciden | Entero | - | >=0 |
| | Código identificador del arco en la red vial base | idArco | Entero | - | >=0 |
| | Cantidad de accidentes | cantidad | Entero | Accidentes | >0 |
| | Severidad del accidente | severidad | Entero | - | 1..4 (Véase Cuadro N°4.2) |
| | Tipo de accidente | tipo | Entero | - | 1..6 (Véase Cuadro N°4.2) |
| | Causa de accidente | causa | Entero | - | 1..11 (Véase Cuadro N°4.2) |
| Nombre BDG 2: Cicloruta | Descripción | Red vial para ciclistas | | | |
| | Forma Geográfica | Línea: Se deben proyectar sobre el eje central de las ciclorutas | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de Dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idArcoC | Entero | - | >=0 |
| | Tipo de cicloruta | tipo | Cadena | - | Ciclobanda Ciclovía Mixta |
| | Largo de la cicloruta | largo | Entero | Metros | >0 |
| | Ancho de la cicloruta | ancho | Entero | Metros | >0 |
| | Materialidad de la cicloruta | material | Cadena | - | Hormigón Asfalto Otro: especificar (Adoquín, etc) |
| | Color de la cicloruta | color | Cadena | - | Palabras<10 caracteres |
| | Estado de la cicloruta | estado | Cadena | - | Malo Regular Bueno |
| | Periodo del día de mediciones de tránsito | periodo | Cadena | - | AM: Punta Mañana FP: Fuera Punta PMD: Punta Mediodía PT: Punta Tarde |
| | Flujo de ciclistas en ambos sentidos | flujos | Real | Peatones/hr | >=0 |

¹¹ Deben respetarse los nombres de bases de datos y atributos exactamente como lo indica el Cuadro N°4.1.

| | | | | | |
|---|--|---|---------------------|------------------|---|
| | Tiempo de viaje promedio de la vía | tViaje | Decimal | Segundos | >0 |
| Nombre BDG 3: CruceFerreo | Descripción | Cruces a la Línea Férrea, tanto vehiculares como peatonales | | | |
| | Forma Geográfica | Punto: Se deben proyectar sobre el eje central de la línea férrea | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idCruce | Entero | - | >=0 |
| | Tipo de cruce | tipo | Cadena | - | Veh/Peat Veh Peat |
| | Cumple normative EFE | norma | Cadena | - | Habilitado No Habilitado |
| Nombre BD 4¹²: EstacionaVia | Descripción | Estacionamientos para automóviles en las vías | | | |
| | Forma Geográfica | No corresponde a una base de datos geográfica, está relacionado a los objetos de la BDG: Red Vial Automóvil | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idArcoE | Entero | - | >=0 |
| | Código identificador del elemento de la red vial de automóviles (véase BDG 19) | idArcoA | Entero | - | >=0 |
| | Tipo de estacionamiento | tipo | Entero | - | 1..5 (Véase Cuadro N°4.2) |
| | Inclinación del estacionamiento, si es en batería o no | bateria | Cadena | - | Si No |
| | Capacidad de estacionamientos | capacidad | Entero | Estacionamientos | >=0 |
| | Periodo del día de observación de la demanda | periodo | Cadena | - | AM: Punta Mañana FP: Fuera Punta PMD: Punta Mediodía PT: Punta Tarde |
| | Demanda promedio de estacionamientos | demanda | Entero | Estacionamientos | >=0 |
| | Tarifa del estacionamiento | tarifa | Entero | Pesos | >=0 |
| Unidad mínima cobrada | unidad | Entero | Minutos | >=0 | |
| Nombre BDG 5: EstacioBici | Descripción | Lugares para estacionamiento público de bicicletas | | | |
| | Forma Geográfica | Punto: Se deben proyectar sobre los centroides del área ocupada por los estacionamientos de bicicletas | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idEstB | Entero | - | >=0 |
| | Capacidad de estacionamientos | capacidad | Entero | Estacionamientos | >=0 |
| | Demanda promedio de estacionamientos | demanda | Entero | Estacionamientos | >=0 |

¹² Nótese que no es una base de datos espacial, sin embargo está relacionada mediante el código identificador a una base de datos espacial.

| | | | | | |
|--------------------------------|---|---|---------------------|---------------|---|
| | Imagen del tipo de estacionamiento para bicicleta | imagen | Cadena (Hiperlink) | - | Palabras < 50 caracteres |
| Nombre BDG 6: EstTren | Descripción | Estación de tren | | | |
| | Forma Geográfica | Punto: Se deben proyectar, perpendicularmente al centroide del área de cada estación, sobre el eje central de la línea | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idEstacion | Entero | - | >=0 |
| | Nombre de estación | nombre | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| | Demanda diaria | demanda | Entero | Personas | >0 |
| Nombre BDG 7: InterPrio | Descripción | Intersecciones de vías controladas por señal de prioridad | | | |
| | Forma Geográfica | Punto: Se deben proyectar sobre el eje central de la calzada, usualmente, sobre la intersección de los ejes centrales de dos o más vías para automóviles. | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idPriori | Entero | - | >=0 |
| | Vía 1 que intersecta la Vía 2 | via1 | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| | Vía 2 que intersecta la Vía 1 | via2 | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| | Tipo de prioridad | tipo | Cadena | - | Pare Ceda el paso Sin regulación No corresponde |
| | Imagen de la señal de prioridad de la intersección | imagen | Cadena (Hiperlink) | - | Palabras < 50 caracteres |
| Nombre BDG 8: InterSema | Descripción | Intersecciones de vías controladas por semáforo | | | |
| | Forma Geográfica | Punto: Se deben proyectar sobre el eje central de la calzada, usualmente, sobre la intersección de los ejes centrales de dos o más vías de automóviles. | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idSemaforo | Entero | - | >=0 |
| | Vía 1 que intersecta la Vía 2 | via1 | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| | Vía 2 que intersecta la Vía 1 | via2 | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| | Tipo de semáforo | tipo | Cadena | - | Vehicular Peatonal Apagado |
| | Cumple normativa UOCT | norma | Cadena | - | Si No |
| | Periodo del día de medición de tiempos del semáforo | periodo | Cadena | - | AM: Punta Mañana FP: Fuera Punta PMD: Punta Mediodía PT: Punta Tarde |
| | Fase 1 del semáforo | fase1 | Entero | Segundos | >0 |
| Fase 2 del semáforo | fase2 | Entero | Segundos | >0 | |



4

9

| | | | | | |
|--------------------------------------|---|---|---------------------|---------------|---|
| | Fase 3 del semáforo | fase3 | Entero | Segundos | >0 |
| | Fase 4 del semáforo | fase4 | Entero | Segundos | >0 |
| | Imagen de las fases del semáforo | imagen | Cadena (Hiperlink) | - | Palabras < 50 caracteres |
| Nombre BDG 9: LíneaFerreá | Descripción | Red vial para trenes | | | |
| | Forma Geográfica | Línea: Se debe proyectar sobre el eje central de la línea férrea | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idArcoT | Entero | - | >=0 |
| | Largo de la vía | largo | Entero | Metros | >0 |
| | Ancho de la vía | ancho | Entero | Metros | >0 |
| | Periodo del día de la mediciones de frecuencia | Periodo | Cadena | - | AM: Punta Mañana FP: Fuera Punta PMD: Punta Mediodía PT: Punta Tarde |
| | Frecuencia de trenes en ambos sentidos | Frecuencia | Real | Tren/hr | >=0 |
| Tiempos de viaje promedio de la vía | tViaje | Decimal | Segundos | >=0 | |
| Nombre BD 10: LineasTP | Descripción | Entrega antecedentes sobre cada línea de transporte público | | | |
| | Forma Geográfica | No corresponde a una base de datos geográfica, está relacionado a los objetos de la BDG: Rutas Transporte Público | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Número de la línea | Línea | Cadena | - | Palabras < 10 caracteres, acompañadas del prefijo L |
| | Empresa dueña de la línea | Empresa | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| | Tamaño de la flota | Flota | Entero | - | >0 |
| | Edad Promedio de la flota | Edad | Decimal | - | >0 |
| Nombre BDG 11: MedPuntual | Descripción | Mediciones puntuales realizadas en terreno | | | |
| | Nombre | MedPuntual (UML) | | | |
| | Forma Geográfica | Punto: Se deben proyectar las mediciones sobre el eje central de las redes viales, según donde se realizó | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idMedPunto | Entero | - | >=0 |
| | Código identificador del arco en la red vial base | idArco | Entero | - | >=0 |
| | Nombre de la vía | nombre | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| | Tipo de medición | Tipo | Cadena | - | Tasa de ocupación Flujo vehicular |
| Año de medición | Año | Entero | - | >0 | |

| | | | | | |
|----------------------------------|---|--|---------------------|---------------|---|
| | Periodo del día de la mediciones de flujo | periodo | Cadena | - | AM: Punta Mañana FP: Fuera Punta PMD: Punta Mediodía PT: Punta Tarde |
| | Movimiento medido | movimiento | Entero | - | >=0 |
| | Valor de la medición realizada | valorM | Decimal | Veh/hr | >=0 |
| | Imagen de movimientos en la intersección | imagen | Cadena (Hiperlink) | - | Palabras < 50 caracteres |
| Nombre BDG 12: MedVelo | Descripción | Mediciones de velocidad realizadas en terreno | | | |
| | Forma Geográfica | Punto: Se deben proyectar las mediciones sobre el eje central de las redes viales, según donde se realizó | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idArcoVelo | Entero | - | >=0 |
| | Código identificador del arco en la red vial base | idArco | Entero | - | >=0 |
| | Nombre de la vía | nombre | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| | Año de medición | Ano | Entero | - | >0 |
| | Sentido de la vía | sentido | Entero | - | 1: sentido de nodos A a B 2: sentido de nodos B a A |
| | Longitud del arco | longitud | Entero | Metros | >0 |
| | Periodo del día de la mediciones de flujo | periodo | Cadena | - | AM: Punta Mañana FP: Fuera Punta PMD: Punta Mediodía PT: Punta Tarde |
| | Velocidad del arco | velocidad | Decimal | Km/hr | >0 |
| Nombre BDG 13: ParaderoTP | Descripción | Lugar donde el transporte público recoge y deja a los pasajeros | | | |
| | Forma Geográfica | Punto: Se deben proyectar sobre el eje central de la calzada, perpendicular al centroide de la ubicación del paradero real | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idParada | Entero | - | >=0 |
| | Tipo de paradero | tipo | Cadena | - | TXC: Taxicolectivo TXB: Taxibus Ambos |
| | Formalidad del paradero | formal | Cadena | - | Formal No Formal |
| | Disponibilidad de refugio peatonal | disRefugio | Cadena | - | Posee No Posee |
| | Estado del refugio peatonal | Estado | Cadena | - | Malo Regular Bueno |
| | Disponibilidad de bahía | disBahia | Cadena | - | Posee No Posee |
| | Imagen del refugio | imagen | Cadena (Hiperlink) | - | Palabras < 50 caracteres |
| Nombre BDG 14: Pavimento | Descripción | Pavimento en las vías para automóviles | | | |
| | Forma Geográfica | Línea: Se proyecta sobre el eje central de la calzada. | | | |



| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
|-------------------------------|---|---|---------------------|---------------|---|
| | Código identificador del objeto | idPavi | Entero | - | >=0 |
| | Tipo de pavimento en el tramo de vía | tipo | Cadena | - | Hormigón Asfalto Otro: especificar (Adoquín, etc) |
| | Longitud del tramo de vía | longitud | Decimal | Metros | >0 |
| | Medición de rugosidad IRI | iri | Decimal | m/km | >0 |
| | Coefficiente C1, rugosidad longitudinal | c1 | Entero | - | 0 (no corresponde) 1..5 (Véase Cuadro N°4.2) |
| | Coefficiente C2, grietas y parches | c2 | Decimal | - | 0,0 (no corresponde) 1.0 1.5 2.0 2.5 3.0 3.5 4.0 (Véase Cuadro N°4.2) |
| | Coefficiente C3, ahuellamiento | c3 | Decimal | - | 0.0 (no corresponde) 1.0 1.5 2.0 2.5 3.0 (Véase Cuadro N°4.2) |
| | Índice de serviciabilidad del pavimento | pi | Decimal | - | >=0 |
| | Estado del pavimento | estado | Cadena | - | Muy Malo Malo Regular Bueno Muy Bueno |
| Nombre BDG 15: RedAuto | Descripción | Red vial común para vehículos motorizados | | | |
| | Forma Geográfica | Línea: Se proyecta sobre el eje central de la calzada | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idArcoA | Entero | - | >=0 |
| | Nombre de la vía | nombre | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| | Largo de la vía | largo | Entero | Metros | >0 |
| | Ancho de la vía | ancho | Entero | Metros | >0 |
| | Tipo de vía | tipo | Cadena | - | Mixta Solo Bus Corredor |
| | Sentido de la vía | sentido | Entero | - | 1: sentido de nodos A a B 2: sentido de nodos B a A |

9

| | | | | | |
|---|--|---|---------------------|---------------|---|
| | Periodo del día de la mediciones de flujo | periodo | Cadena | - | AM: Punta Mañana FP: Fuera Punta PMD: Punta Mediodía PT: Punta Tarde |
| | Velocidad promedio de la vía | velocidad | Decimal | Km/hr | >0 |
| | Tiempo de viaje promedio de la vía | tViaje | Decimal | Segundos | >0 |
| | Capacidad de la vía | capacidad | Entero | Veq/hr | >=0 |
| | Flujo de saturación de la vía | flujoSat | Entero | Veq/hr | >0 |
| | Flujo de automóviles particulares | flujoAuto | Entero | Veh/hr | >=0 |
| | Flujo de taxis | flujoTx | Entero | Veh/hr | >=0 |
| | Flujo de taxicolectivos | flujoTxc | Entero | Veh/hr | >=0 |
| | Flujo de taxibuses | flujoTxb | Entero | Veh/hr | >=0 |
| | Flujo de buses interurbanos | flujoBui | Entero | Veh/hr | >=0 |
| | Flujo de minibuses | flujoMbu | Entero | Veh/hr | >=0 |
| | Flujo de bicicletas | flujoBici | Entero | Veh/hr | >=0 |
| | Flujo Totales en vehículos por hora | flujoTVeh | Entero | Veh/hr | >=0 |
| | Flujo Totales en vehículos equivalentes por hora | flujoTVEq | Decimal | Veq/hr | >=0 |
| Nombre BDG 16: RedPeaton | Descripción | Toda franja peatonal existente, formal o informal | | | |
| | Forma Geográfica | Línea: Se proyecta sobre el eje central de la franja peatonal | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idArcoP | Entero | - | >=0 |
| | Largo de la vía | largo | Entero | Metros | >0 |
| | Ancho de la vía | ancho | Entero | Metros | >0 |
| | Tipo de facilidad peatonal | tipo | Cadena | - | Vereda Cruce Pasarela Inexistente |
| | Materialidad de la facilidad peatonal | material | Cadena | - | Hormigón Asfalto Otro: especificar (Adoquín, tierra etc) |
| | Estado de la franja peatonal | estado | Cadena | - | Malo Regular Bueno |
| | Periodo del día de las mediciones de frecuencia | periodo | Cadena | - | AM: Punta Mañana FP: Fuera Punta PMD: Punta Mediodía PT: Punta Tarde |

| | | | | | |
|---|---|---|---------------------|---------------|---|
| | Flujos peatonales en ambos sentidos | flujos | Entero | Peatones/hr | >=0 |
| | Tiempos de viaje promedio de la vía | tViaje | Decimal | Segundos | >0 |
| Nombre BDG 17: RedVialPRC | Descripción | Red vial proyectada por el plan regulador comunal | | | |
| | Forma Geográfica | Línea: Se proyecta sobre el eje central de la calzada, a menos que la vía no exista, en este caso se realiza una aproximación a lo que define el plan regulador, no obstante debe tener coherencia con el resto de la red. | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de Dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idArcoPRC | Entero | - | >=0 |
| | Nombre de la vía | nombre | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| | Tipo de vía proyectada o existente | tipo | Cadena | - | Proyectada: P Existente: E |
| | Jerarquía de la vía | jerarquia | Cadena | - | Local Servicio Colectora Troncal Expresa |
| | Ancho entre líneas oficiales | ancho | Decimal | Metros | >0 |
| Nombre BDG 18: RutasTP | Descripción | Rutas de transporte público, taxibuses y taxicolectivos | | | |
| | Forma Geográfica | Línea: Se debe proyectar sobre el eje central de la calzada de desplazamiento. Ello se realiza desde o hacia un terminal o desde o hacia a un punto de retorno al terminal, cualquiera sea el caso. Los puntos de inflexión en la ruta son los paraderos de transporte público y los cambios de nombres en la vías. | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idRuta | Entero | - | >=0 |
| | Tipo de línea | tipo | Cadena | - | TXC: taxicolectivo TXB: taxibus |
| | Número de la línea | linea | Cadena | - | Palabras < 10 caracteres, acompañadas del prefijo L |
| | Variante de la línea | Variante | Entero | - | >0 |
| | Itinerario de la línea | itinerario | Cadena | - | Ida Retorno |
| | Periodo del día de mediciones de tránsito | periodo | Cadena | - | AM: Punta Mañana FP: Fuera Punta PMD: Punta Mediodía PT: Punta Tarde |
| | Frecuencia de la línea | frecuencia | Entero | Veh/hr | >0 |
| | Tarifa de la línea | tarifa | Entero | Pesos | >0 |
| | Longitud del segmento | longitud | Entero | Metros | >0 |
| | Nombre de calle del segmento | nomCalle | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| Tiempo de viaje promedio en atravesar el segmento | tViaje | Decimal | Segundos | >=0 | |
| Nombre BDG 19: SenaVert | Descripción | Señalizaciones Verticales dentro de la red vial, es decir, en la línea férrea, vías de automóviles, ciclorutas y vías de peatones. | | | |



9

| | | | | | |
|-------------------------------------|---|--|---------------------|---------------|---|
| | Forma Geográfica | Punto: Se deben proyectar en la misma ubicación de las señales reales | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idSenaVer | Entero | - | >=0 |
| | Código identificador del arco en la red vial base | idArco | Entero | - | >=1 |
| | Tipo de señal según manual de señalización de tránsito (Conaset, 2012) | tipo | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| | Código del tipo de señal según manual de señalización de tránsito (Conaset, 2012) | codigo | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| | Función de señal | funcion | Cadena | - | Reglamentaria Advertencia Informativa |
| | Cumple normativa | normativa | Cadena | - | Si No |
| | Imagen de la señal | imagen | Cadena (Hiperlink) | - | Palabras < 50 caracteres |
| Nombre BDG 20: TermAereo | Descripción | Terminales aéreos, es decir, aeropuertos | | | |
| | Forma Geográfica | Polígono: Se deben proyectar sobre el contorno de los terminales | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idTermA | Entero | - | >=0 |
| | Nombre | nombre | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| | Comuna de ubicación del terminal | comuna | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| | Dirección de ubicación del Terminal | direccion | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| Nombre BDG 21: TermPort | Descripción | Terminales portuarios, es decir, lugar de embarque y desembarque de barcos | | | |
| | Forma Geográfica | Polígono: Se deben proyectar sobre el contorno de los terminales | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idTermPo | Entero | - | >=0 |
| | Nombre | nombre | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| | Comuna de ubicación del terminal | comuna | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| | Dirección de ubicación del Terminal | direccion | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| Nombre BDG 22: TermTerre | Descripción | Terminales terrestres, es decir, los terminales de buses interurbanos | | | |
| | Forma Geográfica | Polígono: Se deben proyectar sobre el contorno de los terminales | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idTermTe | Entero | - | >=0 |
| | Nombre | nombre | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |



9

| | | | | | |
|--------------------------------------|---|--|---------------------|------------------|---|
| | Comuna de ubicación del terminal | comuna | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| | Dirección de ubicación del Terminal | direccion | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres |
| Nombre BDG 23: TermRetTP | Descripción | Terminales o lugares de retorno al terminal de origen para cada línea de transporte público | | | |
| | Forma Geográfica | Punto: Se debe proyectar sobre el eje central de la calzada, en el caso de ser un terminal, se proyecta sobre el eje central de la calzada perpendicular al centroide de la ubicación del terminal | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idTermRet | Entero | - | >=0 |
| | Tipo | tipo | Cadena | - | Term_TXC Term_TXB Retorno |
| | Comuna de ubicación del tipo | comuna | Cadena | - | Palabras < 15 caracteres |
| | Dirección de ubicación del tipo | direccion | Cadena | - | No tiene Palabras < 30 caracteres |
| | Capacidad máxima en el terminal | capacidad | Entero | Vehículos | >=0 |
| Nombre BDG 24: ZonasEstaciona | Descripción | Zonas de estacionamientos tanto públicos como privados | | | |
| | Forma Geográfica | Polígono: Se deben proyectar por el contorno de las zonas | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idZonaEst | Entero | - | >=0 |
| | Capacidad del estacionamiento | capacidad | Entero | Estacionamientos | >0 |
| | Tipo de estacionamiento | tipo | Cadena | - | Subterráneo Superficial |
| | Acceso al estacionamiento | acceso | Cadena | - | Público Privado |
| | Periodo de medición de la demanda | periodo | Cadena | - | AM: Punta Mañana FP: Fuera Punta PMD: Punta Mediodía PT: Punta Tarde |
| | Demanda del estacionamiento en el periodo | demanda | Entero | Estacionamientos | >0 |
| | Costo del estacionamiento | costo | Entero | Pesos | >=0 |
| Unidad mínima cobrada | Unidad | Entero | Minutos | >=0 | |
| BDG 25: ZonaTransporte | Descripción | Zonas homogéneas en cuanto a sus características de generación y atracción de viajes, usualmente se definen en un STU de la ciudad | | | |
| | Forma Geográfica | Polígono: Se deben proyectar por el contorno de las zonas | | | |
| | Descripción de Atributos | Nombre | Tipo de dato | Unidad | Dominio |
| | Código identificador del objeto | idZona | Entero | - | >=0 |
| | Área de la zona | area | Decimal | Km ² | >0 |

| | | | | | |
|--|---|-----------|--------|----------|--|
| | Nombre definido para la macrozona, están conformadas por un grupo de zonas | macrozona | Cadena | - | Palabras < 30 caracteres Ej: Norte, Sur |
| | Número identificador de la zona tras realizar una zonificación de la ciudad | zona | Entero | - | >0 |
| | Población en la zona | poblacion | Entero | Personas | >0 |

Cuadro N°4.2: Referencias de Cuadro N°4.1

| Base de Datos Espacial | Variables | Código | Valor |
|---------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--|
| Accidentes | Severidad | 1 | Fallecidos |
| | | 2 | Graves |
| | | 3 | Menos Graves |
| | | 4 | Leves |
| | Tipo | 1 | Atropello |
| | | 2 | Caída |
| | | 3 | Choque |
| | | 4 | Colisión |
| | | 5 | Volcadura |
| | | 6 | Otros |
| | Causa | 1 | Conducir sin mantener distancia razonable |
| | | 2 | Conducir no atento a las condiciones de tránsito |
| | | 3 | Pérdida del control del vehículo |
| | | 4 | Conducir en estado de ebriedad |
| | | 5 | Desobedecer señal Pare |
| | | 6 | Desobedecer luz roja del semáforo |
| | | 7 | No respetar derecho preferente paso de vehículo |
| | | 8 | Cambiar sorpresivamente pista circunvalación |
| | | 9 | Peatón cruza en forma sorpresiva o descuidada |
| 10 | | Desobedecer señal Ceda el Paso | |
| 11 | | Otro | |
| Estacionamientos Automóviles | Tipo | 1 | Estacionamiento con tarificación |
| | | 2 | Estacionamiento sin tarificación |
| | | 3 | Estacionamiento reservado |
| | | 4 | Prohibido estacionar |
| Pavimento de Vías ¹³ | C1: Coeficiente de rugosidad | 1 | Perfectamente lisa |
| | | 2 | Algo rugosa |
| | | 3 | Medianamente rugosa |
| | | 4 | Rugosidad alta |
| | | 5 | Extremadamente rugosa |
| | C2: Coeficiente de | 1.0 | Sin definición |
| | | 1.5 | |

¹³ Basado en Manual de Mantenimiento de Vialidad Urbana, MANVU. (MIDEPLAN, 2004)

| | | | | |
|--|--|-----|----------------|----------------|
| | agrietamiento | 2.0 | Sin definición | |
| | | 2.5 | | |
| | | 3.0 | | |
| | | 3.5 | | |
| | | 4.0 | | |
| | C3: Coeficiente de ahuellamiento | 1.0 | | |
| | | 1.5 | | |
| | | 2.0 | | |
| | | 2.5 | | |
| | | 3.0 | | |
| | P: Índice de serviciabilidad | >0 | | Sin definición |

Para el proceso de ingreso de valores de cada variable o atributo dentro de cada base de datos, espacial como no espacial, debe al menos considerar lo siguiente:

- Para los valores de atributos tipo cadena, que indiquen un nombre propio, no se utilizarán tildes (´) y cada palabra dentro del nombre empezará con una letra mayúscula, excepto artículos que no inicien el nombre.
- Para atributos numerales, se utilizará como divisor decimal el punto (.) y como divisor de miles la coma (,).
- Para un mismo atributo numeral de una base de datos espacial, todos sus elementos deben ser consistentes con el número de cifras decimales, y además como máximo se deben utilizar 2 de ellas.

5. Especificación de Información dentro del Metadato

La información contenida en el Metadato (archivo con extensión xml) debe ser la que se detalla a continuación:

Cuadro N°4.3: Información requerida en el Metadato

| | | | |
|---------------------------------------|--|---|-------------------------------------|
| Contacto | Nombre Coordinador Estudio | Responsable del metadato | |
| | Nombre de la organización | SECTRA | |
| | Cargo | Ingeniero Asesor | |
| | Rol | Autor | |
| Fecha de creación | Fecha de creación del metadato | | |
| Norma de metadatos | ISO 19115 | | |
| Información del sistema de referencia | Incluir código del sistema de referencia, EPSG ¹⁴ | | |
| Información de identificación | Mención | Título | Título de la base de datos espacial |
| | | Fecha | Fecha de catastro de información |
| | | Tipo de Fecha | Creación |
| | Resumen | Resumen completo indicando descripción de la base de datos espacial y el objetivo de creación. Indicar nombre del estudio y bases de datos no espaciales asociadas. | |
| | Tipo de representación espacial | Vector | |
| | Idioma | Español | |
| Categoría de tema | Transporte | | |

Se recomienda para la confección del metadato la utilización del software CatMDedit¹⁵, de código libre, que permite una mayor facilidad para su ingreso.

Para el caso de bases de datos no espaciales se le asociará el metadato de la base de datos espacial relacionada.

6. Anexos Magnéticos

Cada base de datos espacial debe contener su propio directorio, en el caso de que existan bases de datos no espaciales asociadas a ella, también se deben incluir dentro del mismo directorio.

¹⁴ Registro de sistemas de referencia accesible por internet en la página <http://www.epsg-registry.org/>.

¹⁵ <http://catmdedit.sourceforge.net/>

9

CAPÍTULO 3: BASES ADMINISTRATIVAS

3.1 ANTECEDENTES Y CONDICIONES GENERALES

3.1.1 De las bases de licitación

Las presentes bases contienen las disposiciones que regirán las relaciones entre la Subsecretaría de Transportes, en adelante "la Subsecretaría", y quienes proporcionen los servicios a que se refiere el presente documento, en adelante "proveedores", "oferentes" o "proponentes", "adjudicatario" y "consultor", según corresponda, durante el proceso de licitación y en todas las materias relacionadas con la contratación del correspondiente estudio.

Para que una oferta se considere válida, deberá cumplir con las disposiciones establecidas en estas bases.

La presentación de una oferta implica para quien la haga, el reconocimiento de las presentes bases y su aceptación para todos los efectos legales.

3.1.2 De la entidad licitante

La Subsecretaría de Transportes constituye la entidad licitante de la presente propuesta, para cuyos efectos actuará a través del Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA.

3.1.3 Del objeto de la licitación

El objeto del estudio es desarrollar el análisis de prefactibilidad, el desarrollo a nivel de anteproyecto y la evaluación definitiva del Mejoramiento de la Gestión de Tránsito de la Red Centro de Los Ángeles.

3.1.4 Del tipo de servicios requeridos

Los servicios contratados en virtud de las presentes bases de licitación serán: Servicios Personales propiamente tales, entendiéndose por éstos aquellos que en su ejecución demandan un intensivo desarrollo intelectual, conforme al numeral 1) del artículo 105, del Decreto Supremo N° 250, de 2004, del Ministerio de Hacienda, que aprueba Reglamento de la Ley N° 19.886 de Bases sobre Contratos Administrativos de Suministro y Prestación de Servicios.

3.1.5 De la ponderación para efectos de la evaluación de ofertas

El presente estudio requiere para su desarrollo la aplicación de metodologías y procedimientos técnicos que son conocidos y han sido suficientemente probados en estudios similares, y cuya realización no requiere de innovaciones teóricas o prácticas fundamentales.

En razón de lo anterior, la ponderación final de la evaluación de la oferta, corresponderá a **80%** para el aspecto técnico y **20%** para la oferta económica.

3.1.6 Del tipo de contrato: a suma alzada

La Subsecretaría ha definido en las bases técnicas un estudio, para cuya ejecución, el oferente deberá presentar una propuesta que considere metodología, tareas, plazos de realización, equipo de trabajo, y un precio fijo. El valor de la oferta quedará determinado por la suma total indicada por el proponente, la que deberá ajustarse al monto máximo establecido en el **punto 1.8** de estas bases.

Los antecedentes proporcionados por el oferente y las cantidades se entenderán inamovibles.

3.1.7 De los plazos

Salvo que expresamente se señale lo contrario, los plazos de días establecidos en estas bases son de días **corridos**.

Cuando las bases dispongan que se trate de plazos de días hábiles, se entenderá que son inhábiles los días sábados, domingos y festivos.

Con todo, en cualquiera de los casos antes señalados, cuando el último día del plazo sea inhábil, éste se entenderá prorrogado al primer día hábil siguiente.

Asimismo, conforme a lo dispuesto en el artículo 6 del D.S. N° 250 de 2004, del Ministerio de Hacienda, los plazos establecidos en estas Bases comenzarán a computarse una vez notificado



10

el documento, acto o resolución de que se trate, esto es, 24 horas después de su publicación en el portal www.mercadopublico.cl. Con excepción del plazo para presentar propuestas, contenido en el punto **1.10** de estas Bases, que comenzará a correr desde la publicación en el portal www.mercadopublico.cl el llamado a licitación, dado sus efectos generales.

3.1.8 Publicación y el llamado a presentar ofertas

Una vez totalmente tramitado el acto administrativo respectivo, las Bases de Licitación y el llamado a presentar propuestas serán publicados en el Sistema de Información de Compras y Contrataciones de la Administración creado por la Ley de Bases sobre Contratos Administrativos de Suministro y Prestación de Servicios N° 19.886 y su Reglamento, en adelante, portal www.mercadopublico.cl. En suma, y conforme a lo dispuesto por la referida normativa Compras Públicas, todo el proceso licitatorio se efectuará utilizando el Sistema de Información antes señalado.

3.2 REQUISITOS, ANTECEDENTES Y CONDICIONES, DE LOS OFERENTES Y DE SUS OFERTAS

3.2.1 De los oferentes

Podrán participar en el proceso licitatorio personas naturales y jurídicas, chilenas o extranjeras, en adelante "proponente" u "oferente"; quienes podrán actuar de manera individual o conjunta, rigiéndose en este último caso por lo señalado en el punto siguiente.

3.2.1.1 De los consorcios

Los Oferentes podrán asociarse entre sí, formando una asociación en participación o consorcio con el fin de complementar y fortalecer en términos técnicos sus respectivas ofertas.

Las participaciones que se realicen de manera conjunta por varias personas deberán individualizar a cada una de ellas, indicando expresamente que actúan de la forma señalada, y designar a uno de sus integrantes como representante para los efectos de la licitación, de acuerdo al formulario adjunto en el **Anexo 1** de estas bases administrativas. Con todo para la presentación de la oferta deberán ajustarse a lo señalado en el párrafo final del literal A del punto 3.2.6.4 de estas bases de licitación.

Las ofertas presentadas de la manera indicada darán lugar a la formación de un consorcio, cuya constitución se formalizará en el contrato definitivo.

El consorcio comprometerá de manera solidaria a sus integrantes, como consecuencia de lo cual, el Ministerio podrá exigir a cualquiera de sus miembros, indistintamente, el cumplimiento total de las obligaciones contraídas, cualquiera sea su naturaleza.

De igual forma, el pago efectuado por la Subsecretaría a cualquiera de sus integrantes será válido y extinguirá la deuda con respecto a los otros en la parte en que hubiere sido satisfecha, sin perjuicio de la representación que los miembros del consorcio establezcan para los efectos del proceso de licitación.

Serán aplicables al referido pacto de solidaridad, las disposiciones que al respecto establece el Título IX del Libro IV del Código Civil.

Los oferentes que participen de manera conjunta deberán acompañar una garantía de seriedad de la oferta, de conformidad al punto 3.2.6.3 de estas bases.

3.2.2 Domicilio del oferente

Se entiende que, por el solo hecho de presentar una propuesta, el oferente constituye domicilio en la comuna de Santiago de Chile, para todos los efectos legales derivados de la licitación y del contrato, y acepta expresamente la competencia de sus tribunales de justicia.

3.2.3 Costos de la oferta

Los costos en que el proponente deba incurrir como consecuencia de la formulación de su oferta, serán de su exclusivo cargo.

3.2.4 Subcontrataciones

El oferente podrá contemplar la participación parcial de terceros en la ejecución del estudio, debiendo indicarlo en su oferta técnica. Sin embargo, la responsabilidad y obligación de cumplimiento del contrato recaerá en el consultor.



9

Por su parte, ningún proveedor podrá presentarse como oferente en el presente proceso licitatorio, cuando al mismo tiempo, tenga la calidad de subcontratista respecto de la propuesta de otro proveedor que participe en dicho proceso.

La persona del subcontratista o sus socios o administradores no pueden estar afectados a las inhabilidades e incompatibilidades establecidas en el artículo 92, en relación con lo indicado en el numeral 2, del inciso segundo, del artículo 76, ambos del Reglamento de la Ley N° 19.886.

3.2.5 Vigencia de las ofertas

Las ofertas tendrán una validez mínima de 90 días corridos a contar de la fecha de cierre de recepción de ofertas, no pudiendo el proponente, por sí, alterar cualquiera de sus términos. Si el oferente se desistiera de su oferta durante su período de vigencia, la Subsecretaría hará efectiva, la garantía de seriedad correspondiente.

Asimismo, en caso que la adjudicación del proceso de licitación, no haya sido totalmente tramitada durante el plazo establecido precedentemente, o no hubiere suscrito contrato respectivo, el oferente deberá renovar la vigencia de la boleta de garantía de seriedad de la oferta por un período de 60 días corridos. Si el oferente no renovara el documento de garantía, se le tendrá por desistido de la oferta presentada. Debiendo en este caso procederse a la readjudicación dispuesta en el párrafo final del punto 3.5.3 de estas bases de licitación.

3.2.6 Estructura de las ofertas

Los proponentes deberán estructurar sus ofertas en dos partes: oferta técnica y oferta económica, sin perjuicio de acompañar los demás antecedentes de índole administrativo y legal solicitados en las presentes bases.

3.2.6.1 Contenido de la oferta técnica

La oferta técnica deberá incluir los siguientes antecedentes:

- a) **Índice completo de la oferta**, el cual debe incluir todos los acápites que la conforman, indicando el número de página respectivo.
- b) **Metodología** para el desarrollo del estudio, entendiéndose por tal, el enfoque o marco global del estudio en relación con la problemática a resolver.
- c) **Nivel de detalle** de las tareas comprendidas en la metodología propuesta, señalando las actividades asociadas a cada una de ellas.
- d) **Plan de trabajo** en formato de carta gantt, para las tareas y/o actividades comprendidas en el estudio, indicando la secuencia de ellas y su interrelación. Este plan debe efectuarse considerando el plazo de ejecución del estudio, en relación con el plazo vigencia del contrato, ambos señalados en el **punto 1.7**; contemplando en consecuencia solo la programación de las tareas a ejecutar por el Consultor, excluyendo los períodos de revisión por parte del Director del Estudio.
- e) **Plan de entrega de informes**, indicando el contenido de cada uno de ellos, el intervalo que debe mediar entre cada entrega, y considerando el número de informes de avance señalado en el **punto 1.11**, según el plan de trabajo incluido en la oferta del proponente.

Cabe prevenir que, conforme a lo señalado en el literal anterior, el plan de entrega de informes, debe contemplar el intervalo que debe mediar entre cada entrega, sin considerar los tiempos de revisión por parte del Director del Estudio.
- f) **Conformación del equipo técnico y Organigrama**, el documento de Conformación del equipo técnico, comprenderá una nómina de los profesionales, técnicos o expertos que participarán por el oferente en la ejecución del estudio, indicando el cargo de cada uno de ellos en el equipo.
Por su parte, el Organigrama deberá comprender la organización del equipo técnico profesional asignado al estudio, en el cual se deberá detallar:
 - El cargo de cada uno de los integrantes del equipo de trabajo y su posición en el equipo.
 - Los cargos de responsabilidad del referido equipo.
 - El Jefe de Proyecto.

Para efectos de la evaluación del **punto 3.4.7.1**, se entenderá por cargos de responsabilidad a los jefes de las distintas áreas de trabajo del organigrama, que tienen a su cargo la supervisión en la ejecución de todas o algunas tareas.

El organigrama deberá, considerar la designación de un **Jefe de Proyecto** quien actuará como representante del oferente en el evento que este último se adjudique la licitación y únicamente para efectos de administrar el desarrollo y la ejecución del estudio.

- g) **Currículum del equipo técnico**, para efectos de la evaluación deberá acompañarse el currículum de cada uno de los integrantes del equipo técnico, el que comprenderá la indicación del nombre, cédula de identidad, lugar de residencia, profesión (título y entidad superior), y/o grado académico, años de experiencia, y una nómina no superior a diez, de los trabajos más importantes realizados por el profesional o técnico en materias relacionadas al tema del estudio, explicando su participación e indicando la entidad contratante, en cada caso.

En caso que el oferente contemple como parte de su equipo técnico profesional, la subcontratación de una persona natural o jurídica para el desarrollo del estudio, deberá acompañar el currículum vitae de ésta, además de los antecedentes de cada uno de aquellos profesionales que trabajarán para la persona subcontratada, en el estudio materia de la presente licitación.

- h) **Plan detallado de asignación del equipo técnico profesional** para el desarrollo de cada una de las tareas del estudio, identificando los profesionales o técnicos que participarán en ellas.
- i) **Declaración jurada simple** de cada uno de los integrantes del equipo técnico profesional, mediante la cual se indiquen los trabajos en que éstos se encuentren participando, tanto en el sector público como privado, al momento de presentar las ofertas.

Dicha declaración deberá señalar el nombre de cada uno de los estudios o proyectos en desarrollo, entidad licitante, duración y, estado de avance de cada uno de ellos, así como también, la participación específica que le corresponda al profesional o técnico respectivo en la ejecución de los mismos, indicando en cada caso, las tareas particularmente asignadas.

En caso de que algún integrante del equipo técnico profesional no se encuentre participando en el desarrollo de ningún trabajo al momento de la presentación de las ofertas, deberá igualmente presentar una declaración jurada que certifique tal circunstancia.

Por último, si al momento de presentar su propuesta, el oferente estuviere desarrollando uno o más trabajos, que por su carácter confidencial estuviere impedido de informar, la referida declaración deberá certificar tal circunstancia. (Ver Formatos **Anexo 12**).

3.2.6.2 **Contenido de la oferta económica**

La oferta económica deberá elaborarse y presentarse en conformidad a los formularios de monto total de la propuesta, y programa de pagos, contenidos en los **Anexos 6 y Anexo 7** de estas bases administrativas, los que deberán ser completados conforme a las siguientes indicaciones:

- a) La propuesta deberá ser presentada en pesos chilenos, incluyendo I.V.A. si correspondiere.
- b) El valor a publicar en el formulario electrónico del portal www.mercadopublico.cl como oferta económica, será el monto neto de la propuesta (sin I.V.A.)
- c) La propuesta deberá contemplar un calendario de pagos, en el formato del **Anexo 7**.

Todo pago, solo se hará efectivo contra la aprobación del informe correspondiente y debe necesariamente estar relacionado con el avance efectivo de las tareas, sin perjuicio del anticipo a que hubiere lugar. En concordancia con lo anterior, cada informe debe llevar asociado un pago, de conformidad a los porcentajes indicados en el **Anexo 7** de las presentes bases, de manera de asegurar una relación proporcional entre el monto de los pagos y el contenido ofrecido para cada uno de los informes exigidos por las bases de licitación, tanto en relación a la naturaleza del estudio, como respecto del plan detallado de asignación de horas del mismo.

- d) Podrá considerarse un anticipo de hasta el 10% del precio del contrato. En caso de incluirse dicho anticipo en la propuesta, el oferente deberá deducir el porcentaje correspondiente al mismo, del contemplado para el Informe de Avance N° 1 en el **Anexo 7**.

- e) El monto total de la propuesta no podrá exceder el monto máximo señalado en el **punto 1.8** de estas bases de licitación.
- f) El monto nominal de la oferta económica deberá comprender todos los gastos en que deba incurrir el consultor para la prestación del servicio y no estará afecto a reajuste alguno.

3.2.6.3 Garantía de Seriedad de la Oferta

Para garantizar la seriedad de su oferta cada Proponente debe presentar, a más tardar, el **día hábil anterior** al cierre de recepción de ofertas, una boleta bancaria, tomada por uno o varios integrantes de los oferentes, emitida por un banco comercial con sucursal en Santiago de Chile, pagadera a la vista, irrevocable, cuyo monto será de \$550.000.- (quinientos cincuenta mil pesos chilenos), a la orden de la Subsecretaría de Transportes, Rol Único Tributario N° 61.212.000-5, con un plazo de vencimiento no inferior a 90 días corridos, contados de la fecha de cierre de recepción de ofertas.

Alternativamente, la garantía de seriedad de la oferta podrá estar constituida por una Póliza de Seguro a favor de organismos públicos, de ejecución inmediata, sin liquidador ni cláusula de arbitraje, emitida por una compañía aseguradora inscrita en la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile, por un monto de \$550.000 (quinientos cincuenta mil pesos chilenos), a favor de la Subsecretaría de Transportes, Rol Único Tributario N° 61.212.000-5, y que deberá cubrir, ya sea a través de endoso o cláusula, el importe para los casos que se describen en el párrafo penúltimo de este punto, o en su defecto, no deberá considerar en sus cláusulas la exclusión de dichos importes y con un vencimiento no inferior a 90 días corridos, contados de la fecha de cierre de recepción de ofertas. En este caso, previo a su entrega, el proponente deberá acreditar haber pagado la totalidad de la prima correspondiente al período de vigencia de la Póliza respectiva.

En caso de oferentes que se presenten en forma conjunta formando asociación en participación o consorcio, conforme lo dispuesto en el punto 3.2.1.1 de estas bases, la garantía de seriedad deberá estar constituida por un instrumento único.

La Garantía debe ser presentada en la Oficina del Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA, ubicada en calle Teatinos 950 Piso 16, Santiago, en horario de 9:00 hrs. a 18:00 hrs., en un sobre cerrado señalando el nombre de la licitación, el ID correspondiente y en su anverso el nombre del oferente.

El instrumento que garantice la seriedad de la oferta debe llevar la glosa: "**Garantía de Seriedad de la Oferta licitación pública para la contratación del estudio "Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles"**", o una redacción similar.

Si dentro del plazo de vigencia de la garantía, la adjudicación respectiva no estuviera totalmente tramitada, o suscrito el contrato, la Subsecretaría solicitará a los oferentes, antes de la fecha de expiración de la garantía, la prórroga respectiva por el plazo señalado en el segundo párrafo del **punto 3.2.5** de estas Bases de Licitación. Si el oferente no renovare el documento de garantía, se le tendrá por desistido.

La caución de seriedad de la oferta se hará efectiva, unilateralmente por la Subsecretaría en los siguientes casos:

1. Si el proponente retira su oferta o se desiste de ella en el periodo de validez de la misma,
2. Si siéndole adjudicada la licitación:
 - No proporciona los antecedentes necesarios para elaborar el contrato respectivo dentro del plazo previsto en el **punto 3.5.2** de las presentes Bases, o
 - No suscribe el contrato dentro de plazo previsto en el párrafo tercero del **punto 3.5.3** de las presentes Bases, o
 - No se encuentre inscrito y hábil en el Registro Electrónico Oficial de Proveedores del Estado, a la época de suscripción del contrato, señalada en el párrafo tercero del **punto 3.5.3** de estas Bases, o
 - No entregase la garantía de fiel cumplimiento del contrato en la oportunidad indicada en el **punto 3.5.7** de estas Bases.

La forma y oportunidad para la devolución de la garantía de seriedad de la oferta se establece en el **punto 3.5.6** de estas Bases.

3.2.6.4 Antecedentes legales

Los oferentes que se encuentren inscritos en el Registro Electrónico Oficial de Proveedores, www.chileproveedores.cl, a cargo de la Dirección de Compras y Contratación Pública, podrán acreditar los antecedentes legales señalados en este punto mediante la información contenida en dicho registro, salvo tratándose de las declaraciones juradas.



9

Los oferentes que no se encuentren inscritos en el Registro de Proveedores deberán presentar los antecedentes legales mencionados en este punto, por vía electrónica a través del portal www.mercadopublico.cl, los que se recibirán en el plazo de recepción de ofertas señalado en **punto 1.10**. La misma regla se aplicará en el caso de los oferentes inscritos en el Registro de Proveedores, respecto de aquellos antecedentes que no se encuentren acreditados en éste.

A. Persona Jurídica:

- i. **Anexo 1** que señale o contenga la información que a continuación se indica:
Razón social o nombre del proveedor
N° de R.U.T de la persona jurídica
Nombre de fantasía, si lo tiene
Domicilio comercial
Número de teléfono, fax o correo electrónico
Nombre y N° de RUN del representante legal
- ii. Certificado de vigencia de la persona jurídica y Certificado de vigencia de la personería de sus representantes legales, extendido por el Conservador de Bienes Raíces correspondiente o Certificado de vigencia emitido por el Registro de Empresas y Sociedades en el caso de las sociedades acogidas a la Ley N° 20.659.-
- iii. Certificado de Anotaciones emitido por el Registro de Empresas y Sociedades en el caso de sociedades acogidas a la ley N°20.659.-
- iv. Fotocopia del Rol Único Tributario de la persona jurídica y Fotocopia de la Cédula Nacional de Identidad del representante legal.
- v. Declaración jurada acreditando que no afectan al oferente las inhabilidades e incompatibilidades del artículo 4º, incisos 1º y 6º de la Ley N° 19.886, de Bases sobre Contratos Administrativos de Suministro y Prestación de Servicios y de no encontrarse condenado a alguna de las penas establecidas en los artículos 8º y 10º de la Ley N° 20.393, que establece la Responsabilidad Penal de las Personas Jurídicas en los Delitos de Lavado de Activos, Financiamiento del Terrorismo y Delitos de Cohecho. (ver formato en el Anexo 3 de las Bases Administrativas).
- vi. Declaración jurada sobre la existencia de otras obligaciones y compromisos futuros adquiridos por el Proponente, que puedan interferir con el desarrollo del servicio. (ver formato en **Anexo 2** de las Bases Administrativas).

En el caso de oferentes que se presenten en forma conjunta, formando una asociación en participación o consorcio, conforme lo dispuesto en el **punto 3.2.1.1** de estas Bases, cada uno de sus miembros deberá presentar los documentos indicados en este literal, salvo el Anexo 1 que deberá ser presentado en forma conjunta.

Las personas jurídicas distintas de las sociedades, deberán acreditar su existencia legal acompañando los antecedentes que correspondan de acuerdo a su naturaleza y a las disposiciones que las rigen.

B. Persona Natural:

- i. **Anexo 1** que señale o contenga:
Nombre
N° de RUN
Domicilio comercial
Número de teléfono, fax y/o correo electrónico
- ii. Fotocopia de la Cédula Nacional de Identidad.
- iii. Fotocopia de iniciación de actividades del SII
- iv. Declaración jurada sobre la existencia de otras obligaciones y compromisos futuros adquiridos por el Proponente, que puedan interferir con el desarrollo del servicio (ver formato en **Anexo 2** de las Bases Administrativas).
- v. Declaración Jurada acreditando que no afectan al oferente las inhabilidades e incompatibilidades del artículo 4º inciso 1º y 6º de la Ley N° 19.886, de Bases sobre Contratos Administrativos de Suministro y Prestación de Servicios (ver formato en **Anexo 3** de las Bases Administrativas).

- C. Tratándose de persona natural o jurídica extranjera, éstas deberán acompañar la documentación necesaria para acreditar su existencia legal y la personería de quien presenta la propuesta en su representación.

3.3 RECEPCIÓN DE CONSULTAS Y ENTREGA DE RESPUESTAS

Las consultas a las bases deberán efectuarse a través del denominado foro de la licitación disponible en el portal www.mercadopublico.cl, en la oportunidad señalada en el **punto 1.9** de las presentes bases. Dichas consultas deberán formularse citando, al inicio de cada una de ellas, el número de página correspondiente al texto de las bases, y siguiendo el orden correlativo de los capítulos de las mismas.



Handwritten mark or signature.

La Subsecretaría dará respuesta a las consultas a través del Sistema de Información de Compras, en la oportunidad señalada en el **punto 1.9** de las presentes bases.

Asimismo, la Subsecretaría podrá efectuar aclaraciones a las bases, desde la fecha de su publicación y hasta la fecha de entrega de respuestas, debiendo informar de ellas a través del foro de la licitación ya enunciado precedentemente. Estas aclaraciones estarán dirigidas a ilustrar el sentido de determinadas disposiciones de las bases y no podrán contravenir los principios de estricta sujeción a ellas e igualdad de los licitantes.

Tanto las respuestas a las consultas, como las eventuales aclaraciones a las bases de licitación que el servicio pudiere realizar, deberán ser aprobadas previamente mediante el correspondiente acto administrativo totalmente tramitado.

También se podrá efectuar modificaciones a las bases, introduciendo variaciones o alteraciones que no afecten los aspectos esenciales de la convocatoria ni vulneren los principios señalados en el párrafo tercero de este punto, las que también deberán ser aprobadas previamente mediante el correspondiente acto administrativo totalmente tramitado.

En caso que la Subsecretaría efectúe modificaciones a las bases, el plazo para entrega de las respuestas señalado en el **punto 1.9** y los plazos de recepción, apertura y evaluación de las ofertas, así como el plazo de adjudicación, señalados en el **punto 1.10**, se podrán aumentar en conformidad a lo que señalare al efecto el referido acto modificatorio totalmente tramitado.

Las consultas, respuestas, aclaraciones y modificaciones se entenderán parte integrante de las presentes bases para todos los efectos legales.

3.4 PROCESO DE RECEPCIÓN, EVALUACIÓN Y ADJUDICACIÓN DE LAS OFERTAS

3.4.1 Recepción de ofertas

Los oferentes deberán presentar sus propuestas técnica y económica por vía electrónica a través del Sistema de Información de Compras, las que se recibirán hasta el día y hora señalados en el párrafo primero del **punto 1.10** de las presentes bases; o en el plazo previsto en el párrafo sexto del **punto 3.3** para el evento de haber procedido una modificación a las presentes bases.

Para la presentación electrónica de las ofertas técnica y económica, los oferentes deberán ajustarse a las indicaciones señaladas en los **Anexos 9 y 10**, respectivamente de estas bases administrativas.

La Subsecretaría podrá solicitar a los oferentes, a través del denominado foro de la licitación disponible en el portal www.mercadopublico.cl, aclaraciones con respecto a sus ofertas o la complementación de alguna información. Las aclaraciones que se pidan o que se den, o la información que se solicite o se acompañe, no podrán alterar la oferta o el precio de la misma, ni infringir el principio de igualdad entre los oferentes y el de estricta sujeción a las bases.

Si no se hubiere recibido la boleta de garantía de seriedad de la oferta, conforme a lo establecido en el **punto 3.2.6.3**, estuviere mal extendida en cuanto al monto, al nombre del beneficiario y a la vigencia de la misma, el Proponente quedará excluido de la licitación, sin procederse a la apertura de su oferta técnica.

3.4.2 Apertura de antecedentes legales

La apertura electrónica de antecedentes legales se realizará el día y hora señalados para la apertura electrónica de ofertas técnicas en el párrafo tercero del **punto 1.10** de estas bases.

Solo se admitirán las ofertas que hubieren acompañado todos los antecedentes requeridos en los **puntos 3.2.6.3 y 3.2.6.4**, sin perjuicio de lo establecido en el punto **3.4.5** de estas bases.

3.4.3 Apertura de la oferta técnica

La apertura electrónica de ofertas técnicas se realizará el día y hora señalado en el párrafo tercero del **punto 1.10** de estas bases.

Solo se admitirán las ofertas técnicas que contengan todos los antecedentes requeridos en el **punto 3.2.6.1**.



3.4.4 Apertura de la oferta económica

La apertura electrónica de las ofertas económicas se realizará el día y hora señalados en el párrafo cuarto del **punto 1.10** de estas bases.

Solo se admitirán las ofertas económicas que hayan obtenido la calificación técnica señalada en el punto 3.4.7.1 y éstas se hayan presentado de conformidad con el **punto 3.2.6.2.**

3.4.5 Errores u omisiones detectados durante las aperturas

De conformidad a lo establecido en el artículo 40 del Decreto Supremo N° 250 de 2004, de Hacienda, y que aprueba el Reglamento de la Ley N° 19.886, una vez realizada la apertura electrónica de las ofertas, la Comisión de Evaluación a que hace referencia el **punto 3.4.7** de las bases administrativas podrá solicitar a los oferentes que salven errores u omisiones formales, siempre y cuando las rectificaciones de dichos vicios u omisiones no les confieran a esos oferentes una situación de privilegio respecto de los demás competidores, esto es, en tanto no se afecten los principios de estricta sujeción a las bases y de igualdad de los oferentes, y se informe de dicha solicitud al resto de los oferentes a través del Sistema de Información.

Se permitirá la presentación de certificaciones o antecedentes que los oferentes hayan omitido presentar al momento de efectuar la oferta, siempre que dichas certificaciones o antecedentes se hayan producido u obtenido con anterioridad al vencimiento del plazo para presentar ofertas o se refieran a situaciones no mutables entre el vencimiento del plazo para presentar ofertas y el periodo de evaluación.

Los oferentes, tendrán un plazo máximo de 2 (dos) días hábiles, que se contarán una vez transcurridas 24 horas desde la publicación del requerimiento en el portal, conforme lo señalado en el artículo 6 del D.S. N° 250 de 2004, del Ministerio de Hacienda, para responder a lo solicitado, de acuerdo a la funcionalidad disponible en el portal www.mercadopublico.cl.

De dicha solicitud se deberá informar a los demás oferentes a través del Sistema de Información.

Sin perjuicio de lo anterior, la presentación de los antecedentes en la forma y dentro del término señalado, será considerada por la Comisión Evaluadora al momento de evaluación técnica de la respectiva oferta, conforme al criterio "Presentación en tiempo y forma de Antecedentes Formales por los Oferentes", contenido en el **punto 3.4.7.1** de las presentes bases.

3.4.6 Rechazo de las ofertas

La Subsecretaría declarará fundadamente inadmisibles las ofertas cuando éstas no cumplieren los requisitos establecidos en las presentes bases de licitación. Lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en el **punto 3.4.5** de estas Bases.

La Subsecretaría declarará desierta la licitación cuando no se presenten ofertas, o bien, cuando éstas no resulten convenientes a sus intereses.

En ambos casos la declaración deberá ser por resolución fundada.

3.4.7 Proceso de evaluación de las propuestas

Las propuestas presentadas en el presente proceso de licitación serán evaluadas por una Comisión Evaluadora, de conformidad al plazo establecido en el párrafo quinto del **punto 1.10** de estas Bases de Licitación. La designación de los integrantes de la comisión, tanto en su calidad de titulares como de reemplazantes, se hará en la parte resolutive del acto que apruebe las presentes bases.

La Comisión Evaluadora podrá estar compuesta por hasta cinco (5) integrantes, de los cuales al menos tres (3) de ellos, serán funcionarios públicos, sean de planta o a contrata de la Subsecretaría de Transportes. Excepcionalmente, y de manera fundada, podrán integrar la Comisión hasta 2 personas ajenas a la Administración.

Los integrantes de la Comisión Evaluadora designados, deberán emitir previo a la apertura técnica una declaración jurada de no tener conflicto de interés con los oferentes del presente proceso licitatorio.

Previo a la evaluación, la Subsecretaría de Transportes, a través de la Comisión Evaluadora, constatará que al momento de la presentación de la oferta no hubiere concurrido respecto del adjudicatario la inhabilidad relativa a condena por prácticas antisindicales, dentro de los anteriores 2 años a la licitación de la especie, revisando para



①

ello el registro de "Empresas Condenadas por Prácticas Antisindicales" que lleva la Dirección del Trabajo y que está disponible en su página web www.dt.gob.cl.

La comisión calificará las ofertas recibidas y asignará puntajes por cada criterio de evaluación, de acuerdo a lo señalado en los párrafos siguientes de estas bases.

La Comisión podrá ser asesorada por otros profesionales del Programa de Vialidad y Transporte Urbano, SECTRA, como también por otros organismos públicos, los que actuarán a través de las personas a quienes encomienden esta tarea.

La Comisión efectuará la evaluación sobre la base de los antecedentes proporcionados por los proponentes.

3.4.7.1 Evaluación de ofertas técnicas

La evaluación de las ofertas técnicas se efectuará a partir de los antecedentes contenidos en la misma y de la información registrada en el Sistema de Gestión de Estudios Sectra, sobre la base de una escala de notas de 0 a 100 y considerará los criterios y puntajes que muestra la **Tabla N° 1** siguiente. El Puntaje Técnico de cada oferta (**PTEC(I)**) corresponderá a la suma de los puntos obtenidos en cada ítem evaluado. Todos los puntajes de evaluación serán calculados aproximando a cifras de dos decimales.

Tabla N° 1: Criterios y Puntajes de la Evaluación de Ofertas Técnicas

| Ítem I Metodología de trabajo | Puntaje | Puntaje Máximo Ítem |
|---|---------|---------------------|
| 1) Coherencia de la metodología y calidad global de la oferta (Puntaje Máximo 10) | | |
| a) La metodología general es aventajadamente consistente con la metodología detallada, presenta un desarrollo metodológico superior a lo requerido, con una destacada profundidad que el descrito respecto de las bases , acorde con los objetivos planteados, la problemática del estudio y las herramientas de trabajo necesarias para su análisis. | 10 | |
| b) La metodología general es consistente con la metodología detallada, presenta un desarrollo metodológico adecuado, con mayor profundidad que el descrito respecto de las bases técnicas, acorde con los objetivos planteados, la problemática del estudio y las herramientas de trabajo necesarias para su análisis. | 8 | |
| c) La metodología general es consistente con la metodología detallada, y presenta un desarrollo metodológico adecuado, con similar profundidad al de las bases técnicas. | 6 | |
| d) La metodología general es consistente con la metodología detallada, presenta un desarrollo metodológico adecuado, con inferior profundidad al de las bases técnicas. | 3 | |
| e) La metodología general es inconsistente con la metodología detallada. | 0 | |
| 2) Coherencia del plan de trabajo y el plan de entrega de informes (Puntaje Máximo 5) | | |
| a) El plan de trabajo ofertado es coherente con los plazos, que conforme a las bases, debe comprender la oferta técnica y el plan de entrega de informes, considera todas las tareas mínimas exigidas por bases y propone nuevas tareas que mejoran sustancialmente el producto final | 5 | |
| b) El plan de trabajo ofertado es coherente con los plazos que conforme a las bases, debe comprender la oferta técnica y el plan de entrega de informes, y considera todas las tareas mínimas exigidas por bases | 3 | 60 |
| c) El plan de trabajo ofertado presenta algunas inconsistencias con los plazos que conforme a las bases, debe comprender la oferta técnica y el plan de entrega de informes, y considera todas las tareas mínimas exigidas por bases. | 1 | |
| d) El plan de trabajo ofertado presenta algunas inconsistencias con los plazos que conforme a las bases, debe comprender la oferta técnica y el plan de entrega de informes, y no considera todas las tareas mínimas exigidas por bases. | 0 | |
| 3) Metodología detallada de la ejecución de las tareas (Puntaje Máximo 45) | | |
| a) La metodología detallada de la tarea tiene un desarrollo que aporta significativamente a lo definido en las bases técnicas. | 45 | |
| b) La metodología detallada de la tarea tiene un desarrollo que aporta en algunos aspectos a lo definido en las bases técnicas. | 38 | |
| c) La metodología detallada de la tarea tiene un desarrollo similar a lo definido en las bases técnicas. | 30 | |
| d) La metodología detallada de la tarea tiene algunos aspectos de inferior profundidad respecto a las bases técnicas. | 15 | |
| e) La metodología detallada de la tarea tiene un desarrollo inadecuado , | 0 | |



9

| | | | |
|--|--|----------------|------------|
| o muy inferior a lo definido en las bases técnicas. | | | |
| Ítem II Equipo de trabajo | | Puntaje | |
| 1) Conformación y organización del equipo (Puntaje Máximo 15) | | | |
| a) | El organigrama es funcional a los objetivos del estudio, y asigna las responsabilidades acorde a la experiencia de cada integrante exhibida en los currículums. | 15 | |
| b) | El organigrama es funcional a los objetivos del estudio, y asigna las responsabilidades con algunas discrepancias respecto de la experiencia de cada integrante exhibida en los currículums. | 10 | |
| c) | El organigrama no se ajusta a los objetivos del estudio , o asigna las responsabilidades con grandes discrepancias respecto de la experiencia de cada integrante exhibida en los currículums. | 0 | |
| 2) Experiencia de los cargos de responsabilidad del equipo (Puntaje Máximo 15) | | | |
| a) | Los cargos de responsabilidad del organigrama, descritos en el literal f) del punto 3.2.6.1 de estas bases, son ocupados en su mayoría por profesionales, técnicos o expertos con 10 años o más, de experiencia en estudios o funciones similares. | 15 | 33 |
| b) | Los cargos de responsabilidad del organigrama, descritos en el literal f) del punto 3.2.6.1 de estas bases, son ocupados en su mayoría por profesionales, técnicos o expertos con más de 5 años y menos de 10 años de experiencia en estudios o funciones similares. | 7 | |
| c) | Los cargos de responsabilidad del organigrama, descritos en el literal f) del punto 3.2.6.1 de estas bases, son ocupados en su mayoría por profesionales, técnicos o expertos que tienen experiencia inferior o igual a 5 años en estudios o funciones similares | 2 | |
| 3) Cantidad de horas asignadas al Jefe de Proyecto (Puntaje Máximo 3) | | | |
| a) | El jefe de proyecto supervisa el 100% de las tareas , con una cantidad de horas acorde con la complejidad de cada tarea | 3 | |
| b) | El jefe de proyecto NO supervisa el 100% de las tareas , o presenta una cantidad de horas que no se condice con la complejidad de cada tarea. | 1 | |
| Ítem III Comportamiento de oferentes con contratos para el Programa de Vialidad y Transporte Urbano-Sectra iniciados durante el año 2013 y su ejecución al 31 de diciembre de 2013. | | | |
| Cumplimiento de los oferentes respecto de informes presentados durante el año 2013 (Puntaje Máximo 4) | | | |
| a) | No registra atrasos en la totalidad de los informes presentados y no registra más de un rechazo en cada uno de los informes. | 4 | 4 |
| b) | Cada informe entregado con atraso presenta un total de días de atraso inferior al 50% del plazo de duración establecido en el contrato y, además, ningún informe ha sido rechazado más de dos veces. | 3 | |
| c) | Al menos un informe entregado presenta un total de días de atraso igual o superior al 50% y menor al 100% de su plazo de duración establecido en el contrato y, además, el número de veces de rechazo de cualquier informe es menos a dos. | 2 | |
| d) | Al menos un informe entregado presenta un total de días de atraso igual o superior al 100% de su plazo de duración establecido en el contrato o registra dos o más rechazos en un mismo informe. | 0 | |
| Sub total | | | 97 |
| Ítem IV Criterio de Evaluación adicional | | | |
| Presentación en tiempo y forma de antecedentes formales por los oferentes. (Puntaje Máximo 3) | | | |
| a) | Presentación en tiempo y forma de antecedentes formales en el plazo de presentación de ofertas. | 3 | 3 |
| b) | Presentación en tiempo y forma de antecedentes por los oferentes en el plazo establecido en el punto 3.4.5 de las bases administrativas. | 1 | |
| TOTAL | | | 100 |

Para efectos de la evaluación del criterio considerado en el Ítem 3 de la pauta, los oferentes, ya sea que participen en forma individual o conjunta, serán evaluados en virtud del comportamiento demostrado en los contratos suscritos con la Subsecretaría de Transportes para el Programa de Vialidad y Transporte Urbano-Sectra, que hayan iniciado

durante el año 2013 y respecto de los cuales se hayan presentado informes durante el año 2013, como contratante individual o consorcio.

Los oferentes, ya sea que en forma individual o conjunta, no tengan contratos iniciados y ejecutados durante el año 2013 con la Subsecretaría de Transportes para el Programa de Vialidad y Transporte Urbano-Sectra, se les asignará el puntaje máximo contemplado para el Ítem 3 en la tabla anterior.

Se entenderá que los oferentes cumplen los requisitos técnicos, y en consecuencia califican técnicamente, al obtener un Puntaje Técnico igual o superior a 70 puntos, y una calificación no inferior a 30 puntos en el ítem "Metodología de Trabajo", ni a 20 puntos en el ítem "Equipo de Trabajo", respectivamente. Las ofertas que no obtengan dichas puntuaciones serán descalificadas.

Sin perjuicio de lo anterior, se considerará como criterio de evaluación adicional, el de "Presentación en tiempo y forma de Antecedentes Formales por los Oferentes", entendiéndose que al proponente que acompañó éstos dentro de plazo de presentación de ofertas descrito en el punto 1.10, le corresponde la asignación del mayor puntaje contemplado en el cuadro de evaluación precedente por el respectivo criterio. Los oferentes que no acompañaren los antecedentes requeridos en virtud del punto 3.4.5 de estas bases en tiempo y forma, serán rechazadas.

3.4.7.2 Evaluación de ofertas económicas

Las ofertas económicas de los proponentes que hayan calificado técnicamente, se analizarán y clasificarán sobre la base de una escala de notas de 0 a 100, de acuerdo con el monto total de la oferta.

Obtendrá el máximo Puntaje Económico la oferta de menor monto. El resto de las ofertas económicas obtendrá un Puntaje Económico que se le asignará a cada una en función de aquella de menor monto, aplicando la expresión contenida en la Tabla N° 2:

Tabla N° 2: Puntaje de las Ofertas Económicas

| | |
|---|----------------------------------|
| $PEC(i) = \frac{P(\min) \cdot 100}{P(i)}$ | |
| donde: | |
| PEC(i): | Puntaje económico de la oferta i |
| P(i): | Monto total de la oferta i |
| P(min): | Oferta de menor monto |

3.4.7.3 Evaluación y puntaje final de las ofertas

El Puntaje Final de cada oferta (**PF(i)**) se determinará sobre la base de su evaluación técnica y evaluación económica, y se obtendrá aplicando a los puntajes respectivos, los ponderadores que correspondan según se indica en el **punto 1.6** de estas bases.

Los ponderadores aplicables para la evaluación final de las ofertas se indican en la Tabla N° 3:

Tabla N° 3: Ponderadores de la Evaluación Final

| Ponderadores | |
|----------------------|------------|
| Ponderador técnico | 80% |
| Ponderador económico | 20% |

El puntaje final del proceso de evaluación de cada oferta se obtendrá sumando los productos que se obtienen de multiplicar el ponderador técnico aplicable al caso por el puntaje técnico, y el ponderador económico aplicable al caso por el puntaje económico obtenido, de acuerdo con lo indicado en la Tabla N° 4:

Tabla N° 4: Cálculo del Puntaje Final de las Ofertas

| | |
|---|----------------------------------|
| PF(i) = PTEC(i) * Ponderador Técnico + PEC(i) * Ponderador Económico | |
| donde: | |
| PF(i): | Puntaje Final de la oferta i |
| PTEC(i): | Puntaje técnico de la oferta i |
| PEC(i): | Puntaje económico de la oferta i |



9

3.4.7.4 Acta de Evaluación y Lista Priorizada de Ofertas

La Comisión levantará un **Acta de Evaluación** en la que deberá dejar constancia de las diligencias efectuadas en el desempeño de su función.

Como mínimo, esta acta deberá contener la siguiente información:

- a) La circunstancia de haberse recepcionado o no respecto de cada uno de los oferentes todos los antecedentes requeridos en las bases de licitación;
- b) La circunstancia de haberse recibido o no la garantía de seriedad en tiempo y forma por los oferentes;
- c) El listado de todas las ofertas que fueron objeto de análisis por parte de la Comisión;
- d) Los puntajes asignados a cada oferta según los criterios establecidos en estas bases; Deberá dejarse constancia tanto de la evaluación de las ofertas técnicas como de la evaluación de las ofertas económicas, y los puntajes finales correspondientes;
- e) Las solicitudes de aclaraciones con respecto a sus ofertas o rectificación de errores u omisiones formales comunicadas a través del foro inverso del portal www.mercadopublico.cl y la individualización de los oferentes a quienes se les hubieren cursado;
- f) La circunstancia de haberse recibido o no las respuestas a las mencionadas solicitudes de aclaración de ofertas o de rectificación de errores u omisiones;
- g) Las consideraciones que hubieren motivado la descalificación de ofertas y otras consideraciones que la Comisión estime conveniente consignar;
- h) Individualización de cada uno de los integrantes de la comisión evaluadora;
- i) La identificación del proponente que se recomienda adjudicar.

Como resultado del proceso de evaluación, la Comisión elaborará una **lista priorizada de las ofertas** atendiendo al puntaje final obtenido por cada una de ellas, de modo que el primer lugar lo ocupará la que haya obtenido el puntaje final más alto, el que deberá expresarse numéricamente con dos decimales.

Si dos o más oferentes obtuvieren el mismo puntaje final, ocupará el primer lugar en la lista priorizada aquel que haya obtenido mayor puntaje en la evaluación técnica. De persistir el empate, lo hará el oferente que tenga mayor puntaje en el ítem "Metodología de Trabajo" de la evaluación técnica. De mantenerse la igualdad, se atenderá al menor precio y, si el empate aún subsiste, se resolverá por sorteo.

3.4.8 Adjudicación de la licitación

La Subsecretaría adjudicará la licitación al oferente que haya presentado la propuesta más ventajosa, considerando los criterios de evaluación con sus correspondientes puntajes y ponderaciones establecidos en las presentes bases.

La adjudicación deberá realizarse dentro del plazo de **65 días corridos** contados desde la fecha de apertura económica de las ofertas y, se formalizará a través del correspondiente acto administrativo fundado dictado por la Subsecretaría de Transportes.

Cuando la adjudicación no pueda realizarse dentro del plazo anteriormente mencionado, la entidad licitante informará dicha situación en el Sistema de Información de Compras y Contrataciones de la Administración, señalando las razones del incumplimiento del referido término e indicando un nuevo plazo para la adjudicación, de conformidad con el artículo 41 del Decreto Supremo N° 250, de 2004, del Ministerio de Hacienda.

Los oferentes podrán efectuar consultas respecto de la resolución de adjudicación, a la casilla de correo electrónico sectracentral@sectra.gob.cl.

3.5 DISPOSICIONES RELATIVAS AL CONTRATO DE SERVICIOS

3.5.1 Inscripción en el Registro de Proveedores

El adjudicatario deberá estar inscrito y en calidad de "hábil" en el Registro de Proveedores para poder suscribir el contrato definitivo.

3.5.2 Antecedentes legales para contratar

El adjudicatario deberá reunir y acompañar los antecedentes legales señalados a continuación para poder ser contratado, ya sea en soporte papel o mediante su incorporación en el Registro Electrónico Oficial de Contratistas, www.chileproveedores.cl. Ello, en un plazo de 10 días hábiles contados a partir de la publicación en el portal de la resolución de adjudicación.

A. Persona Jurídica:

1. Certificado de vigencia de la personería de sus representantes legales, extendido por el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces respectivo, con no más de 60 días de antigüedad, o Certificado de vigencia emitido por el Registro de Empresas y Sociedades en el caso de las sociedades acogidas a la Ley N° 20.659.
2. Carta compromiso de cada componente del equipo de trabajo propuesto (ver formato en **Anexo 4** de las Bases Administrativas). Cada componente debe estar claramente identificado.
- 3.- Declaración Jurada del personal a honorarios en caso que el oferente cuente con dicho personal (ver formato **Anexo 5** de las Bases Administrativas).
- 4.- Certificado de deuda fiscal emanado de Tesorería General de la República, entendiéndose por tal aquel con una antigüedad de no más de 30 días corridos desde su emisión.
- 5.- Certificado de cumplimiento de obligaciones laborales y de remuneración, que establece el inciso 4º del artículo 8 de la Ley 20.713.
- 6.- Copia legalizada de la escritura pública de Constitución de la Sociedad o Certificado Estatuto actualizado emitido por el registro de Empresas y Sociedades, en el caso de sociedades acogidas a la Ley N° 20.659.
- 7.- Declaración Jurada Simple Persona Jurídica (cumplimiento a la letra e) del Art. 7 de la Ley N° 20.285) (**Anexo 13** de las Bases Administrativas).
- 8.- Nómina de trabajadores dependientes y subcontratados que participarán en la ejecución del estudio.

B. Persona Natural:

- 1.- Carta compromiso de cada componente del equipo de trabajo propuesto. (ver formato en **Anexo 4** de las Bases Administrativas). Cada componente debe estar claramente identificado.
- 2.- Certificado de cumplimiento de obligaciones laborales y de remuneración, que establece el inciso 4º del artículo 8 de la Ley 20.713.
- 3.- Declaración Jurada del personal a honorarios en caso que el oferente cuente con dicho personal (ver formato **Anexo 5** de las Bases Administrativas).
- 4.- Certificado de deuda fiscal emanado de Tesorería General de la República, entendiéndose por tal aquel con una antigüedad de no más de 30 días corridos desde su emisión.
- 5.- Nómina de trabajadores dependientes y subcontratados que participarán en la ejecución del estudio.

Tratándose de la nómina de trabajadores solicitada, la persona natural o jurídica contratada, deberá actualizar la referida nómina, cada vez que se desvincule o incorpore a un trabajador dependiente o subcontratado y entregarla junto a la siguiente factura.

3.5.3 Preparación y suscripción del contrato

La Subsecretaría suscribirá con el adjudicatario, previa acreditación de su inscripción y calidad de "hábil" en el Portal Web www.chileproveedores.cl y de la presentación de todos sus antecedentes que acrediten existencia, vigencia y personería, de acuerdo a lo señalado en el punto anterior, un contrato por el valor total del precio ofertado, I.V.A. incluido si correspondiere, el que no estará afecto a ningún tipo de reajuste. La vigencia del contrato estará sujeta a la total tramitación del acto administrativo que lo apruebe.

Ahora bien, tratándose de adjudicatario extranjero, la Subsecretaría, luego de encontrarse totalmente tramitada la resolución de adjudicación, efectuará, los requerimientos necesarios para la acreditación del cumplimiento de las exigencias, establecidas en el inciso 4º del artículo 4º de la Ley N° 19.886, citada en el Visto, y del Decreto Supremo N° 250, del año 2004, del Ministerio de Hacienda.

Si el Proponente adjudicado no firmare el contrato, por causa imputable a él o, no se encuentre inscrito y en calidad de hábil en el Registro Electrónico Oficial de Proveedores del Estado, en el plazo de 15 días hábiles contados desde la publicación de la resolución de adjudicación en el portal www.mercadopublico.cl o no acompañare la garantía de fiel y oportuno cumplimiento en el plazo señalado en el **punto 3.5.7** de estas bases, su oferta



se entenderá desistida y se hará efectiva su boleta de garantía de seriedad de la oferta, debiendo en ese caso la Subsecretaría reiniciar el proceso de adjudicación con el Proponente que se encuentre en el segundo lugar de la lista priorizada de ofertas, siguiendo el procedimiento fijado en las presentes Bases, repitiéndolo, de ser necesario, hasta llegar al oferente que se encuentre en el último lugar de la lista priorizada de las ofertas o desestimar la licitación.

3.5.4 Derechos e impuestos

Todos los gastos que por concepto de derechos, aranceles, impuestos u otros se originen con ocasión de la celebración del contrato serán exclusivamente de cargo del adjudicatario.

3.5.5 Plazo de vigencia del contrato

La vigencia del contrato es de **800 días corridos** e iniciará una vez que la Subsecretaría, a través del Director del Estudio, haya comunicado por escrito a la persona natural o jurídica contratada, la fecha de inicio del estudio, conjuntamente con la total tramitación del acto administrativo que aprueba el contrato.

Para todos los efectos se entenderá que el **plazo de vigencia del contrato** se encuentra establecido considerando el plazo de ejecución del estudio, propiamente tal, más un período de excedente, equivalente al tiempo que, en forma aproximada, el Director del Estudio utilizará para efectuar cada una de las revisiones de los informes de avances e informe final y sus eventuales correcciones por parte del consultor, conforme a las disposiciones contenidas en los **puntos 3.6.1 y 3.6.4** de las bases de licitación.

3.5.6 Devolución de garantías

La Garantía de Seriedad de la Oferta presentada por el adjudicatario le será devuelta una vez que se efectúe la entrega de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato.

A los participantes cuyas ofertas hayan sido declaradas inadmisibles o desestimadas, se les devolverá la garantía de seriedad de la oferta dentro del plazo de diez (10) días hábiles contados desde la notificación de la resolución que dé cuenta de la inadmisibilidad, de la adjudicación o que declare desierto el proceso concursal, según corresponda.

A los demás proponentes la garantía de seriedad de la oferta les será devuelta una vez suscrito el respectivo contrato.

3.5.7 Garantía de fiel y oportuno cumplimiento del contrato

A la fecha de la firma del contrato, la persona natural o jurídica entregará a la Subsecretaría de Transportes una Boleta Bancaria de Garantía, por un monto equivalente al 10% del valor total del Contrato, emitida en pesos chilenos, por un banco comercial con sucursal en Santiago de Chile, que garantice el fiel cumplimiento del servicio contratado y el pago de las obligaciones laborales y sociales con los trabajadores del contratante, según lo ordena la Ley N° 20.238.

La Boleta deberá ser extendida como irrevocable y pagadera a la vista, a nombre de la Subsecretaría de Transportes, Rol Único Tributario N° 61.212.000-5.

Alternativamente, la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato podrá estar constituida por una Póliza de Seguro, a favor de organismos públicos, de ejecución inmediata, sin liquidador ni cláusula de arbitraje, emitida por una compañía aseguradora inscrita en la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile, extendida a nombre de la Subsecretaría de Transportes y que deberá cubrir, ya sea a través de endoso o cláusula, el importe por las multas derivadas de incumplimientos a estas Bases de Licitación, o en su defecto, no deberá considerar en sus cláusulas la exclusión de dichos importes. En este caso, previo a su entrega, el Prestador del Servicio deberá acreditar haber pagado la totalidad de la prima correspondiente al período de vigencia de la Póliza respectiva.

El instrumento entregado en garantía deberá contener la siguiente glosa: **"Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato para la ejecución del servicio denominado "Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles" y las obligaciones que ordena el Artículo 11° de la Ley 19.886"**.

La Garantía de Fiel Cumplimiento de contrato, deberá tener una vigencia que exceda, en a lo menos 60 días hábiles, al término de vigencia del contrato. Transcurrido dicho plazo, la garantía podrá ser retirada por el Prestador del Servicio.

Sin perjuicio de lo anterior, en consideración a lo dispuesto en el artículo 68 inciso primero del Reglamento de la Ley de Compras, aprobado por el Decreto Supremo N° 250, de 2004, del Ministerio de Hacienda, el contratante podrá dentro del quinto (5°) día hábil de aprobado cualquiera de los informes de avance señalados en el **punto 2.6** de las bases técnicas, sustituir la boleta o póliza de garantía de fiel cumplimiento presentada, por otra,



9

que extendida en los mismo términos, garantice el 10% del saldo insoluto del contrato, a la época de la sustitución.

3.5.8 Garantía por anticipo

Totalmente tramitada la resolución que apruebe el contrato y, si el consultor así lo estima, podrá solicitar, aun no habiéndolo solicitado en la oferta, un anticipo de hasta un 10% del precio del contrato. Previo al pago del mismo deberá constituir una garantía o caución otorgada a través de boleta bancaria o póliza de seguro de ejecución inmediata, la que deberá ser extendida a la orden de la Subsecretaría de Transportes, Rol Único Tributario N° 61.212.000-5 y contener la siguiente glosa: "**Para garantizar el anticipo del contrato "Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles"**".

La garantía deberá ser pagadera a la vista, y podrá ser tomada por uno o varios integrantes del consultor y tener el carácter de irrevocable.

La garantía deberá corresponder al monto total del anticipo solicitado y ser expresada en pesos chilenos.

El documento de garantía por anticipo deberá tener una vigencia que cubra el tiempo que transcurra desde la fecha de inicio del estudio hasta aquella en que, de acuerdo al calendario de pagos, éstos alcancen una cifra igual o superior al **30%** del precio del contrato. Una vez acaecida esta circunstancia la garantía será devuelta al consultor.

3.6 DESARROLLO DEL ESTUDIO

3.6.1 Plazos para la ejecución del estudio

El plazo para la ejecución del estudio es de **250 días corridos**, el que se comenzará a computar desde el inicio de la vigencia del contrato, esto es, desde la fecha de inicio del estudio, señalada en la carta en que la Subsecretaría, a través del Director del Estudio, comunique al consultor la total tramitación del acto administrativo que aprueba el contrato respectivo.

Se entenderá por **plazo para la ejecución del estudio**, el período de tiempo, dentro del cual el consultor deberá desarrollar todas las tareas encomendadas en virtud del mismo, no incluyéndose en éste los plazos de revisión del Director del Estudio ni los tiempos de subsanación de las correcciones por ésta formuladas.

Los plazos parciales y el plazo total para la realización del estudio, corresponderán a aquellos definidos en la propuesta del consultor; los que en todo caso deberán considerar el plazo de ejecución del estudio y de vigencia del contrato, establecidos en el punto **1.7** del presente pliego licitatorio.

3.6.2 Supervisión y coordinación del estudio

La Subsecretaría de Transportes a través del Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA, ejercerá la supervisión integral del desarrollo del servicio en sus aspectos técnicos y administrativos designando para tal efecto a un **Director del Estudio**, el que será designado en la parte resolutive del acto administrativo que apruebe las siguientes bases de licitación.

La designación será comunicada al consultor conjuntamente con la comunicación de inicio del plazo para la ejecución del estudio.

Entre otras actividades, le corresponderá al Director del Estudio las siguientes:

- a) Supervisar, coordinar y fiscalizar el cumplimiento de los procedimientos establecidos en estas bases para el oportuno cumplimiento del contrato, sin perjuicio de las responsabilidades que correspondan a quienes participan en la administración del desarrollo y ejecución del estudio, por parte del Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA, y la Subsecretaría de Transportes.
- b) Impartir instrucciones al consultor, mediante directrices, órdenes y requerimientos destinados a obtener un mejor y estricto cumplimiento de los objetivos del estudio.
- c) Comunicar y requerir la eventual aplicación de las multas que correspondan.
- d) Las demás que le encomienden las presentes bases.

El Director del Estudio podrá ser asesorado por otros profesionales del Programa antes señalado, como también por otros organismos públicos los que actuarán a través de las personas a quienes encomienden esta tarea.

El Director del Estudio tendrá acceso en todo momento a las tareas ejecutadas por el consultor, quien deberá facilitar el cumplimiento de dicha prerrogativa.

El Director del Estudio convocará a las reuniones que estime necesario sostener con el consultor o con determinados profesionales del equipo técnico de este último. El consultor deberá facilitar la oportuna asistencia y realización de dichas reuniones. Sin perjuicio de lo anterior, las reuniones mencionadas podrán realizarse también a requerimiento del consultor.

El reemplazo de algún integrante del equipo técnico profesional del consultor deberá ser informado al director del estudio, quién lo aceptará siempre y cuando el reemplazante sea un técnico o profesional de nivel y experiencia igual o superior al reemplazado.

En el evento que un integrante del equipo técnico profesional del consultor se viere afectado por alguna causal de inhabilidad, incompatibilidad o prohibición, establecida en disposiciones legales o reglamentarias que lo imposibiliten para continuar participando en la ejecución del estudio, el consultor deberá proceder a su reemplazo, cualquiera que sea la etapa de desarrollo del estudio en que esta situación se suscitare. En tal caso, regirá la misma condición establecida en el párrafo precedente.

3.6.3 Informes del contrato

El formato y especificaciones para la presentación de informes se encuentran contenidos en el **Anexo 8** de las presentes bases administrativas.

3.6.3.1 Informes de avance

El consultor entregará al Director del Estudio el número de informes de avance definido en el punto **1.11** de las bases de licitación.

Los informes de avance contendrán el detalle de la totalidad de las tareas ejecutadas por el consultor a la fecha de su entrega y los resultados de las mismas.

3.6.3.2 Informe final

El consultor entregará un informe final en la oportunidad programada en el plan de entrega de informes, conforme a lo señalado en el punto **3.2.6.1** de las bases de licitación, en relación al plazo de ejecución del estudio dispuesto en el **punto 1.7** del presente pliego licitatorio.

El informe final deberá reportar una descripción de todos los trabajos comprometidos en el estudio, los resultados alcanzados y conclusiones pertinentes.

Si el estudio termina anticipadamente, conforme lo dispuesto en el **punto 3.6.9** de las presentes bases de licitación, el consultor deberá entregar un informe resumen de las tareas aprobadas hasta la época de la notificación del término anticipado, dentro del plazo que se señale en el acto administrativo respectivo. Lo anterior, salvo que se encuentren desarrolladas y aprobadas la totalidad de las tareas previstas en bases, en cuyo caso el consultor deberá presentar igualmente el informe final.

3.6.3.3 Informe ejecutivo

El consultor deberá confeccionar un informe ejecutivo, el cual contendrá un resumen del informe final para efectos de difusión. El contenido de este informe deberá permitir a un tercero no especializado, conocer de los aspectos más relevantes del trabajo realizado en términos de metodología, resultados y conclusiones.

El número total de ejemplares de la versión final del informe ejecutivo referido en el **punto 1.12** de las presentes bases deberán entregarse conjuntamente con el informe final.

3.6.3.4 Exposición

El consultor deberá preparar una exposición gráfica computacional completa de los principales aspectos y conclusiones de las tareas del estudio, en la forma descrita en el **punto 2.7.2** del Capítulo 2 de las bases técnicas de licitación.

Los materiales de la exposición formarán parte del informe final del estudio, para efectos de su entrega y revisión, los que se entregarán a más tardar conjuntamente con el informe final.



3.6.4 Procedimientos para recepción y revisión de informes

Los informes deben ser presentados dentro de los plazos señalados en el plan de entrega de informes elaborado por el consultor de acuerdo a lo previsto en estas bases. Lo anterior, sin perjuicio de lo señalado en el **punto 3.2.6.1 letra e)**, en cuanto a que el plazo para la ejecución del estudio dispuesto en el **punto 1.7** del presente pliego licitatorio, comprende el periodo de tiempo dentro del cual el consultor deberá desarrollar todas las tareas encomendadas en virtud del mismo, no incluyéndose en éste los plazos de revisión del Director del Estudio ni los tiempos de subsanación de las correcciones por ésta formuladas.

Para todos los efectos, se considerará como fecha de entrega de los informes, aquélla de la recepción de éstos en las oficinas del Director del Estudio.

Una vez recibido un informe, el Director del Estudio efectuará un examen de admisibilidad del mismo para efectos de su revisión, en relación al contenido mínimo dispuesto en el contrato para su presentación en función de las directrices que la dirección del estudio hubiere entregado al respecto durante el desarrollo de las tareas a reportar.

Si el informe en examen no cumple con el contenido mínimo acordado, éste no será admitido a revisión por el Director del Estudio, y será devuelto al consultor inmediatamente junto con la aplicación de las multas por rechazo que corresponda aplicar de acuerdo a lo señalado en el **punto 3.6.6.2** de las presentes bases de licitación, independientemente de si se trata del segundo, tercer o cuarto rechazo. Ahora bien, si dicho informe cumple con los contenidos mínimos de revisión previamente fijados, el Director del Estudio procederá a realizar la revisión correspondiente.

El tiempo que transcurra entre la entrega de un informe y la comunicación en la que el Director de Estudio se pronuncie acerca de su revisión, **formará parte del plazo de vigencia** del contrato objeto de la presente licitación.

Si el informe cumple con los requisitos establecidos en el contrato, éste será aprobado, lo que se comunicará al consultor, junto con aprobar el pago asociado y señalar el plazo de entrega del siguiente informe, cuando corresponda. Si por el contrario, el informe no cumple con los requisitos establecidos en el contrato, éste será rechazado.

Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que, las observaciones de forma que el Director del Estudio formule con ocasión de la revisión de cada uno de los informes presentados, no constituirán inicialmente motivo de rechazo, sin perjuicio de lo cual, el consultor deberá presentar obligatoriamente una versión corregida que subsane e incluya las observaciones formales por él formuladas, en un plazo de cinco días hábiles a partir de la recepción de la carta que comunica tales observaciones, el que no se computará como parte del plazo de ejecución del estudio. El incumplimiento de dicho requerimiento producirá inmediatamente el rechazo del informe correspondiente, y en consecuencia, dará lugar a la aplicación de multas de acuerdo a las reglas generales establecidas por las presentes bases, independientemente de si se trata del primer, segundo, tercer o cuarto rechazo.

El rechazo de un informe deberá ser fundado y comunicado al consultor, conteniendo las observaciones que deban ser subsanadas para dar lugar a su aprobación. La misma carta señalará el plazo de que dispone el consultor para subsanar las observaciones y presentar una nueva versión del informe, el que no podrá ser inferior a 5 días ni superior a 21 días respecto del primer rechazo, así como tampoco podrá ser inferior a 5 días ni superior a 15 días, si se trata del segundo, tercer o cuarto rechazo.

Si de la revisión de algún informe el director del estudio estima que existen elementos que sean recomendables de incluir para lograr la completitud del estudio, dichos elementos inicialmente no previstos podrán ser reportados, de común acuerdo, en el informe siguiente como parte del contenido mínimo de éste, en los términos señalados oportunamente por el director del estudio, siempre que dichos elementos no alteren el equilibrio económico del contrato.

3.6.5 FORMA DE PAGO

El pago por los servicios prestados se ejecutará conforme a los porcentajes consignados para cada informe en el **punto 2.6** de las presentes bases de licitación.

Podrá existir un anticipo en los términos señalados en el **punto 3.2.6.2 y 3.5.8**, de estas Bases.

Previo al pago respectivo, la Subsecretaría cotejará la nómina de trabajadores dependientes y/o subcontratados, entregada por el consultor conforme al párrafo final del punto 3.5.2, con aquélla nómina incluida en el Certificado de Obligaciones Laborales y Previsionales, para los efectos que correspondan.

3.6.4 Procedimientos para recepción y revisión de informes

Los informes deben ser presentados dentro de los plazos señalados en el plan de entrega de informes elaborado por el consultor de acuerdo a lo previsto en estas bases. Lo anterior, sin perjuicio de lo señalado en el **punto 3.2.6.1 letra e)**, en cuanto a que el plazo para la ejecución del estudio dispuesto en el **punto 1.7** del presente pliego licitatorio, comprende el periodo de tiempo dentro del cual el consultor deberá desarrollar todas las tareas encomendadas en virtud del mismo, no incluyéndose en éste los plazos de revisión del Director del Estudio ni los tiempos de subsanación de las correcciones por ésta formuladas.

Para todos los efectos, se considerará como fecha de entrega de los informes, aquélla de la recepción de éstos en las oficinas del Director del Estudio.

Una vez recibido un informe, el Director del Estudio efectuará un examen de admisibilidad del mismo para efectos de su revisión, en relación al contenido mínimo dispuesto en el contrato para su presentación en función de las directrices que la dirección del estudio hubiere entregado al respecto durante el desarrollo de las tareas a reportar.

Si el informe en examen no cumple con el contenido mínimo acordado, éste no será admitido a revisión por el Director del Estudio, y será devuelto al consultor inmediatamente junto con la aplicación de las multas por rechazo que corresponda aplicar de acuerdo a lo señalado en el **punto 3.6.6.2** de las presentes bases de licitación, independientemente de si se trata del segundo, tercer o cuarto rechazo. Ahora bien, si dicho informe cumple con los contenidos mínimos de revisión previamente fijados, el Director del Estudio procederá a realizar la revisión correspondiente.

El tiempo que transcurra entre la entrega de un informe y la comunicación en la que el Director de Estudio se pronuncie acerca de su revisión, **formará parte del plazo de vigencia** del contrato objeto de la presente licitación.

Si el informe cumple con los requisitos establecidos en el contrato, éste será aprobado, lo que se comunicará al consultor, junto con aprobar el pago asociado y señalar el plazo de entrega del siguiente informe, cuando corresponda. Si por el contrario, el informe no cumple con los requisitos establecidos en el contrato, éste será rechazado.

Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que, las observaciones de forma que el Director del Estudio formulare con ocasión de la revisión de cada uno de los informes presentados, no constituirán inicialmente motivo de rechazo, sin perjuicio de lo cual, el consultor deberá presentar obligatoriamente una versión corregida que subsane e incluya las observaciones formales por él formuladas, en un plazo de cinco días hábiles a partir de la recepción de la carta que comunica tales observaciones, el que no se computará como parte del plazo de ejecución del estudio. El incumplimiento de dicho requerimiento producirá inmediatamente el rechazo del informe correspondiente, y en consecuencia, dará lugar a la aplicación de multas de acuerdo a las reglas generales establecidas por las presentes bases, independientemente de si se trata del primer, segundo, tercer o cuarto rechazo.

El rechazo de un informe deberá ser fundado y comunicado al consultor, conteniendo las observaciones que deban ser subsanadas para dar lugar a su aprobación. La misma carta señalará el plazo de que dispone el consultor para subsanar las observaciones y presentar una nueva versión del informe, el que no podrá ser inferior a 5 días ni superior a 21 días respecto del primer rechazo, así como tampoco podrá ser inferior a 5 días ni superior a 15 días, si se trata del segundo, tercer o cuarto rechazo.

Si de la revisión de algún informe el director del estudio estima que existen elementos que sean recomendables de incluir para lograr la completitud del estudio, dichos elementos inicialmente no previstos podrán ser reportados, de común acuerdo, en el informe siguiente como parte del contenido mínimo de éste, en los términos señalados oportunamente por el director del estudio, siempre que dichos elementos no alteren el equilibrio económico del contrato.

3.6.5 FORMA DE PAGO

El pago por los servicios prestados se ejecutará conforme a los porcentajes consignados para cada informe en el **punto 2.6** de las presentes bases de licitación.

Podrá existir un anticipo en los términos señalados en el **punto 3.2.6.2 y 3.5.8**, de estas Bases.

Previo al pago respectivo, la Subsecretaría cotejará la nómina de trabajadores dependientes y/o subcontratados, entregada por el consultor conforme al párrafo final del punto 3.5.2, con aquélla nómina incluida en el Certificado de Obligaciones Laborales y Previsionales, para los efectos que correspondan.



99

Condiciones de pago

Procederá la emisión de la factura respectiva, una vez aprobados a conformidad por el Director del Estudio, los informes asociados a pago.

El pago correspondiente a cada informe asociado será efectuado por la Subsecretaría de Transportes, dentro de los 30 días corridos contados a partir de la recepción conforme de la(s) factura(s) en original y copia.

Las facturas, deberán ser extendidas a:

Nombre : Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA.
Rol Único Tributario : 61.980.000-1
Giro : Administración Pública
Dirección : Teatinos 950, Piso 16, Santiago.

Sin perjuicio de lo anterior, y solo cada seis meses, la persona natural o jurídica deberá presentar, en conjunto con la(s) factura(s), un Certificado de Cumplimiento de Obligaciones Laborales y Previsionales.

3.6.6 Multas

3.6.6.1 Multa por atraso

Se cobrará una multa ascendente al 0,8 por 1.000 del monto total del contrato, por cada uno de los días de atraso en que incurra el consultor en la entrega del informe respectivo.

3.6.6.2 Multa por rechazo

Si un informe es rechazado por segunda vez, la Subsecretaría cobrará una multa ascendente al 0,8 por 1.000 del monto total del contrato, por cada día que transcurra entre la comunicación del rechazo del informe y la entrega de una nueva versión del mismo.

Sin perjuicio de lo anterior, la multa por rechazo, en ningún caso podrá ser inferior al equivalente a 5 días de retraso.

Ahora bien, si un informe es rechazado por tercera vez, se aplicará una multa diaria equivalente al doble del valor establecido en el párrafo primero.

Si un informe es rechazado por cuarta vez, se considerará este hecho como incumplimiento grave de las obligaciones del contrato y podrá dar lugar al término anticipado de éste, haciéndose efectiva la garantía de fiel y oportuno cumplimiento del contrato, además de cobrar las multas mencionadas anteriormente.

3.6.6.3 Aplicación de multas

Las multas señaladas en los puntos precedentes, serán aplicadas por la Subsecretaría de Transportes, mediante el acto administrativo respectivo. Sin embargo, previo al descuento, la Subsecretaría, a través del Director del Estudio, comunicará a la persona natural o jurídica la aplicación de la multa y el descuento respectivo.

La aplicación de las multas referidas se realizará descontando el monto de la(s) multa(s) respectivas del Pago Mensual más próximo al de su aplicación.

En el evento en que no existiere Estado de Pago pendiente, éstas se descontarán de las garantías constituidas por el consultor o en su defecto, el pago de las multas deberá efectuarse a través del depósito del monto correspondiente en la cuenta corriente bancaria de la Subsecretaría de Transportes, conforme al detalle que se informará en el acto administrativo respectivo.

Aplicada una multa, procederá a favor de la persona natural o jurídica los recursos de reposición, jerárquico y extraordinario de revisión, los que deberán interponerse en el plazo y resolverse en la forma y condiciones establecidas en la Ley N° 19.880.

3.6.6.4 Acumulación de multas

En caso que las multas acumuladas durante la ejecución del estudio excedan el 10% del valor total del contrato, la Subsecretaría podrá poner término anticipado al mismo y hacer efectiva la garantía de fiel cumplimiento.



9

3.6.7 Modificaciones de los plazos

El Director del Estudio, podrá establecer, la interrupción del plazo de ejecución del estudio, a oficio o solicitud de la persona natural o jurídica contratada, en el evento de que alguna de las mediciones u otras tareas descritas en el punto 2.4 de las Bases Técnicas, no puedan llevarse a efecto por no presentarse las condiciones necesarias para que éstas cumplan con el objeto del estudio y solo por el tiempo en que dichas condiciones se mantengan. Las interrupciones en su conjunto no podrán superar el plazo máximo de 150 días corridos. Para lo anterior, el Director del Estudio, comunicará por escrito a la persona natural o jurídica contratada la referida interrupción, indicando las razones en que se funda la referida interrupción y la fecha de reinicio del cómputo del plazo de ejecución. En el evento de que las interrupciones superen el plazo señalado éstas deberán aprobarse mediante acto administrativo de la Subsecretaría de Transportes, debidamente fundado.

Asimismo, la persona natural o jurídica contratada podrá solicitar, fundadamente y por escrito, una prórroga de los plazos previstos para la ejecución de una tarea o la entrega de un informe, previo al vencimiento de éstos. La Subsecretaría de Transportes, a través del Director del Estudio, calificará los fundamentos y aprobará o no la solicitud, prórroga que deberá ser sancionada administrativamente por la Subsecretaría de Transportes.

Si dentro del plazo de vigencia del contrato no alcancen a desarrollarse la totalidad de las tareas previstas en bases, ni aprobarse todos los informes comprometidos, las partes podrán prorrogar la vigencia del contrato mediante la modificación de éste, con la finalidad de cumplir con el objeto del contrato, modificación que deberá aprobarse mediante acto administrativo de la Subsecretaría de Transportes, debidamente fundado

Si la interrupción establecida por el Director del Estudio, significare una prórroga del plazo de vigencia del contrato, y en los casos, de la prórroga solicitada por el consultor o de la prórroga de vigencia del contrato acordada por las partes, la persona natural o jurídica contratada deberá renovar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato, en los mismos términos referidos en el **punto 3.5.7**, de acuerdo con los nuevos plazos, dentro de los quince (15) días corridos siguientes a la aprobación de la interrupción o prórroga por acto administrativo totalmente tramitado. De no hacerlo, la Subsecretaría deberá hacer efectiva la garantía original vigente.

3.6.8 Término del contrato

El contrato se dará por concluido una vez que el informe final del estudio sea aprobado a entera satisfacción del Director del Estudio. Lo anterior, en concordancia con lo dispuesto en el párrafo tercero del **punto 3.6.7** de las presentes bases en relación con eventuales modificaciones de plazos.

3.6.9 Término anticipado del contrato

La Subsecretaría estará facultada para declarar administrativamente el término anticipado del contrato, sin derecho a indemnización alguna para el Consultor, si concurre alguna de las causales previstas en el artículo 13 de la Ley N° 19.886, en el artículo 77° de su Reglamento, contenido en el D.S. N° 250, de 2004, del Ministerio de Hacienda y en las presentes Bases de Licitación, sin perjuicio de hacer efectiva la garantía de fiel cumplimiento y las multas que procedieren.

Para los efectos de las presentes Bases de Licitación, se entenderán, como incumplimientos graves del contrato, las siguientes conductas:

- 1.- Si un informe es rechazado por cuarta vez.
- 2.- Si cumplido el 50% del plazo de máximo para la ejecución del estudio no se encuentra ejecutado al menos el 25% de las tareas programadas en el plan de trabajo indicado en el **punto 3.2.6.1 letra d)**.
- 3.- En caso que las multas acumuladas durante la ejecución del estudio excedan el 10% del valor total del contrato.
- 4.- Si existe retraso en la entrega de un informe de avance o final por parte del consultor de más de 60 días por causas que le sean imputables.

En caso de término anticipado del Contrato, la Subsecretaría deberá comunicar este hecho por escrito al Consultor, fijándose un plazo de 15 días hábiles, contados desde la fecha de recepción de la comunicación por parte de la persona natural o jurídica; para que la Subsecretaría proceda a liquidar los saldos que se devenguen en favor del Fisco o abonar los gastos eventuales, siempre que éstos tengan directa relación con el estudio, lo cual se acreditará mediante la presentación de la(s) factura(s) correspondiente(s).



3.7 EFECTOS DEL CONTRATO

3.7.1 Confidencialidad

El consultor, sus trabajadores dependientes, subcontratistas y trabajadores dependientes de subcontratistas, y todos aquellos quienes por su intermedio hubieren estado relacionados al estudio en alguna de sus etapas, deberán guardar absoluta confidencialidad, tanto durante su ejecución como con posterioridad a su término, sobre la información que del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA, conozcan con ocasión de su desarrollo.

3.7.2 Propiedad intelectual

La propiedad intelectual de los informes, y todo el material que se produzca con motivo de la ejecución de este estudio corresponderá al Estado de Chile.

Los datos originales, programas, archivos computacionales, diseños u otros productos generados como parte de la ejecución del servicio y/o resultados parciales del mismo, así como los informes si los hubiere, serán de propiedad exclusiva de la Subsecretaría de Transportes, quién podrá autorizar su utilización posterior, puesto que constituirán antecedentes que podrán informar la adopción de una resolución, medida o política pública.

3.7.3 Cesibilidad del contrato

El consultor no podrá, en caso alguno, ceder o traspasar, parcial ni totalmente, a cualquier título, el contrato que suscriba con la Subsecretaría o los derechos y obligaciones emanados de él.

3.7.4 Procedimientos para resolver discrepancias

Se deja constancia que se considerará el principio de preeminencia de las bases, como marco básico de la presente licitación y del contrato resultante.

En la eventualidad que durante el curso del estudio se produjeran discrepancias en cuanto a lo previsto en los diversos documentos que rigen la realización del estudio, la controversia se resolverá de acuerdo a lo que al respecto dispongan tales antecedentes, de acuerdo al siguiente orden de prelación:

- a) Las bases administrativas, técnicas y sus modificaciones, incluidas las consultas, respuestas y aclaraciones derivadas del procedimiento estipulado en las bases administrativas;
- b) El contrato respectivo;
- c) La oferta técnica y económica.

Todos los documentos antes mencionados formarán un todo integrado y se complementan recíprocamente, en forma tal que se considerará parte del contrato cualquiera obligación o servicio, que aparezca en uno u otro de los documentos señalados.

ANEXOS



9

**ANEXOS A LAS BASES
ADMINISTRATIVAS**



ANEXO 1:

FORMULARIO: DATOS DE INDIVIDUALIZACIÓN DEL PROVEEDOR

| | |
|--|---|
| Razón Social o nombre del proveedor | |
| Nombre de Fantasía si lo tiene | |
| Número de RUT de la persona natural o jurídica | |
| Domicilio Comercial | |
| Número de Teléfono, fax o Correo electrónico | |
| Nombre y N° RUN representante legal | |
| Proveedor actúa de manera individual o conjunta, de conformidad a lo señalado en el punto 3.2.1.1 de las bases (marcar con X) | <input type="checkbox"/> individual <input type="checkbox"/> conjunta |
| Completar los siguientes antecedentes en caso de haber marcado la opción de proveedor que actúa de manera conjunta | |
| Razón Social o nombre del proveedor | |
| Nombre de Fantasía si lo tiene | |
| Domicilio Comercial | |
| Número de Teléfono, fax o Correo electrónico | |
| Razón Social o nombre del proveedor | |
| Nombre de Fantasía si lo tiene | |
| Domicilio Comercial | |
| Número de Teléfono, fax o Correo electrónico | |
| Nombre y N° RUN representante legal | |
| Representante de los proveedores que actúan conjuntamente para efectos de la licitación¹⁶ | |



_____ (Firma y timbre del representante de la persona jurídica o firma de la persona natural)

¹⁶ El representante, de los oferentes que actúan conjuntamente, actuará, a su vez, a través de su representante legal, según el caso.

9

ANEXO 2

DECLARACIÓN JURADA DE OBLIGACIONES Y COMPROMISOS FUTUROS

**DECLARACIÓN JURADA
EXISTENCIA DE OBLIGACIONES
(Persona Jurídica)**

_____, de _____ de 20__

_____, representante legal de la persona jurídica _____, propone ejecutar el estudio denominado **"Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Angeles"** de acuerdo a la orientación y normas indicadas en las Bases para la contratación del presente servicio en referencia y a las disposiciones legales vigentes.

El suscrito, en nombre de la persona jurídica que representa; declara la siguiente existencia de obligaciones por parte de ésta:

| Personas naturales y/o jurídicas atendidas | Características Generales de la obligación con las personas naturales y/o jurídicas atendidas | Fecha estimada de término |
|---|--|----------------------------------|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

AVANCE DE
DIRECCION
LEGAL DE
TRANSPORTES
5

Firma y Timbre Representante Legal
(Nombre de la persona jurídica)

9

**DECLARACIÓN JURADA
EXISTENCIA DE OBLIGACIONES**
(Persona Natural)

_____ de _____ de 20__

_____, propone ejecutar el estudio denominado **"Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles"** de acuerdo a la orientación y normas indicadas en las Bases para la contratación del presente servicio, en referencia y a las disposiciones legales vigentes.

El suscrito declara la siguiente existencia de obligaciones:

| Personas naturales y/o jurídica atendidas | Características Generales de la obligación con las personas naturales y/o jurídicas | Fecha estimada de término |
|--|--|----------------------------------|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |



Firma

6

ANEXO 3

DECLARACIÓN JURADA DE AUSENCIA DE INCOMPATIBILIDADES E INHABILIDADES

DECLARACIÓN JURADA
(Persona Jurídica)

_____, de _____ de 20__

_____, representante legal de la persona jurídica _____, propone ejecutar el servicio denominado **"Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles"** de acuerdo a la orientación y normas indicadas en las Bases para la contratación del presente servicio en referencia y a las disposiciones legales vigentes.

El suscrito, en nombre de la persona jurídica que representa, declara:

- 1) Que no afectan a este oferente las incompatibilidades previstas en el Artículo 4º, inciso 6º de la Ley Nº 19.886, de Bases sobre Contratos Administrativos de Suministro y Prestación de Servicios.
- 2) Que no afecta a este oferente las inhabilidades del Artículo 4º, inciso 1º de la Ley Nº 19.886, de Bases sobre Contratos Administrativos de Suministro y Prestación de Servicios. Por no haber sido condenado el oferente por prácticas antisindicales o infracción a los derechos fundamentales del trabajador o por delitos concursales establecidos en el Código Penal, de acuerdo al artículo 401, de la Ley Nº 20.720, de 2014, dentro de los dos años anteriores.
- 3) Que no se encuentra este oferente condenado a alguna de las penas establecidas en el artículo 8º y 10º de la Ley Nº 20.393, que establece la Responsabilidad Penal de las Personas Jurídicas en los Delitos de Lavado de Activos, Financiamiento del Terrorismo y Delitos de Cohecho.

Firma y Timbre Representante Legal
(Nombre de la persona jurídica)



①

DECLARACIÓN JURADA
(Persona Natural)

_____, de _____ de 20__

_____, propone ejecutar el estudio denominado **"Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles"** de acuerdo a la orientación y normas indicadas en las Bases para la contratación del servicio en referencia y a las disposiciones legales vigentes.

El suscrito declara:

1) Que no afectan a este oferente las incompatibilidades previstas en el Artículo 4°, inciso 6° de la Ley N° 19.886, de Bases sobre Contratos Administrativos de Suministro y Prestación de Servicios.

2) Que no afecta a este oferente la inhabilidad del Artículo 4°, inciso 1° de la Ley N° 19.886, de Bases sobre Contratos Administrativos de Suministro y Prestación de Servicios, por no haber sido condenado el oferente por prácticas antisindicales o infracción a los derechos fundamentales del trabajador, o por delitos concursales establecidos en el Código Penal, de acuerdo al artículo 401, de la Ley N° 20.720, de 2014, dentro de los dos años anteriores

Firma



④

ANEXO 4

CARTAS DE COMPROMISO

CARTA COMPROMISO

Por la presente, el suscrito se obliga a participar en la licitación del estudio denominado "**Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles**" de acuerdo a las condiciones y requerimientos establecidos en las Bases de la Licitación y a la propuesta preparada:

Nombre persona natural o jurídica con la cual se efectúa el contrato:

Nombre profesional, técnico, experto u otro:

Cédula Nacional de Identidad:



Firma

_____ de 20__

9

ANEXO 5

DECLARACIÓN JURADA PERSONAL A HONORARIOS

DECLARACIÓN JURADA
(Persona Jurídica)

_____, de _____ de 20__

_____, representante legal de la persona jurídica _____, declara en relación a la ejecución del estudio denominado **"Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles"** y de acuerdo a la orientación y normas indicadas en las Bases para la contratación del servicio en referencia y a las disposiciones legales vigentes:

Que los integrantes del equipo de trabajo individualizados a continuación, prestarán los servicios relacionados con el estudio que se licita en calidad de personal a honorarios:

- (Nombre) (Cédula Nacional de Identidad)
-



Firma y Timbre Representante Legal
(Nombre de la persona jurídica)

9

DECLARACIÓN JURADA
(Persona Natural)

_____ de _____ de 20__

_____ declara en relación a la ejecución del estudio denominado **"Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles"** y de acuerdo a la orientación y normas indicadas en las Bases para la contratación del presente servicio en referencia y a las disposiciones legales vigentes:

Que los integrantes del equipo de trabajo individualizados a continuación, prestarán los servicios relacionados con el estudio que se licita en calidad de personal a honorarios:

- (Nombre) (Cédula Nacional de Identidad)
-

Firma



9

ANEXO 6

PROPUESTA ECONÓMICA

MONTO TOTAL DE LA PROPUESTA (pesos chilenos): _____

DESGLOSE:

MONTO NETO DE LA PROPUESTA : _____

MONTO TOTAL DE LA PROPUESTA (I.V.A. INCLUIDO si correspondiere): _____

Son: _____
(en palabras)

EL VALOR A PUBLICAR EN EL FORMULARIO ELECTRÓNICO DEL PORTAL WWW.MERCADOPUBLICO.CL COMO OFERTA ECONÓMICA, SERÁ EL MONTO NETO DE PROPUESTA (SIN I.V.A.).

(Firma y timbre del representante de la persona jurídica o firma de la persona natural)

ANEXO 7

PROGRAMA DE PAGOS (*)

| Informe | Duración del Informe (*) (días corridos) | Porcentaje (%) | Monto (pesos) |
|---------------------|---|-----------------------|----------------------|
| Anticipo | | | |
| Informe de Avance 1 | | 30 % | |
| Informe de Avance 2 | | 20 % | |
| Informe de Avance 3 | | 30 % | |
| Informe Final | | 20 % | |
| Total | | 100% | |

(*) Este formulario debe ser completado en conformidad con las reglas y especificaciones contempladas en el punto 3.2.6.2 de las bases.

(*) No incluyen los plazos de revisión del Director del Estudio ni los tiempos de subsanación de las correcciones por ésta formuladas.

(Firma y timbre del representante de la persona jurídica o firma de la persona natural)

9

ANEXO 8

FORMATOS DE PRESENTACIÓN DE INFORMES

1. Programas computacionales de edición de los informes

Salvo expresa indicación en contrario, para los informes y presentaciones gráficas relacionadas con el estudio, se utilizará el paquete computacional MS Office.

2. Del formato:

- a) El formato del papel será tamaño carta (216x279 mm).
- b) El texto debe utilizar letra tipo Times New Roman, tamaño 12, con interlineado 1,5 líneas.
- c) El formato de los archivadores deberá ser carta, de tapas rígidas y plastificadas, con doble anillo.
- d) Se utilizarán elementos separadores para individualizar los capítulos del estudio.
- e) El color de los archivadores deberá ser blanco para el informe final e informes de avance, con PVC cristal abierto en tapa y lomo.
- f) La contratapa del archivador deberá tener un medio bolsillo horizontal.
- g) El archivador deberá contener porta disco compacto, cuando corresponda.
- h) Los anillos del archivador podrán ser de 1,5 cm., 2,5 cm. ó 7,0 cm. de diámetro, de acuerdo a la cantidad de hojas.
- i) Todas las hojas del informe deben incluir un pie de página que identifique a la entidad licitante.
- j) La portada del archivador llevará inserta una hoja con formato normalizado, de acuerdo al modelo que se incluye. La página sobre la cual está diseñada la carátula está configurada a tamaño tabloide (11x17 pulgadas), de manera de ajustarla al tamaño del archivador.
- k) El lomo de los archivadores llevará inserta una franja de papel impresa, según modelo que se incluye. El formato a utilizar dependerá del ancho del lomo.
- l) Se introducirá una primera página interior o portadilla normalizada tamaño carta.
- m) Los modelos de la portada, la contraportada, el lomo, portadilla y de las páginas interiores se encuentran en los ejemplos adjuntos.

3. Versión digital del informe final

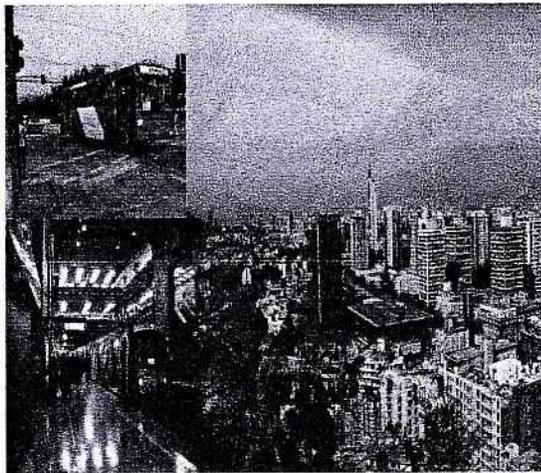
Adicionalmente a la versión en papel, el consultor deberá entregar otras dos versiones que se indican a continuación:

- a) Versión en MS Office del informe final, informe ejecutivo y exposición gráfica, grabado en disco compacto.
- b) Versión en formato PDF del informe final, informe ejecutivo y exposición gráfica. Con el objetivo de facilitar su tratamiento por internet, ningún archivo PDF podrá tener un peso superior a 5 Mb. De ser necesario, los documentos pertinentes se dividirán, a fin de respetar esta condición.

4. Ejemplo de Portada

República de Chile
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
SECTRA

**"MEJORAMIENTO GESTIÓN DE TRÁNSITO EN LA RED
CENTRO, LOS ÁNGELES"**



Informe Final



Logo de
Consultor

Santiago, 2015

SECTRA
www.sectra.gob.cl

5.

Ejemplo de Contraportada

República de Chile
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
SECTRA



Informe Final

"Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles"

SECTRA
www.sectra.gob.cl

9

6.

Ejemplo de Lomo

República de Chile
Ministerio de Transportes
y Telecomunicaciones
SECTRA



**"Mejoramiento Gestión de
Tránsito en la Red Centro,
Los Ángeles"**

Informe Final

Etiqueta de biblioteca

**SECTRA
2015**



ANEXO 9

PRESENTACIÓN ELECTRÓNICA DE LA OFERTA TÉCNICA

1. Cada capítulo de la oferta técnica debe constar en un archivo independiente.
2. La denominación para cada uno de estos archivos deberá ser la siguiente:

ÍNDICE + (4 caracteres para identificar a la empresa) + Extensión del archivo.
METOD + (4 caracteres para identificar a la empresa) + Extensión del archivo.
NIVDET + (4 caracteres para identificar a la empresa) + Extensión del archivo.
PLANTRAB + (4 caracteres para identificar a la empresa) + Extensión del archivo.
PLANENTRAB + (4 caracteres para identificar a la empresa) + Extensión del archivo.
COMPYORG + (4 caracteres para identificar a la empresa) + Extensión del archivo.
COMPEQ+ (4 caracteres para identificar a la empresa) + Extensión del archivo.
PLANEQUI + (4 caracteres para identificar a la empresa) + Extensión del archivo.
DECJUR + (4 caracteres para identificar a la empresa) + Extensión del archivo.

ANEXO 10

PRESENTACIÓN ELECTRÓNICA DE LA OFERTA ECONÓMICA

1. Cada formulario de la oferta económica debe constar en un archivo independiente.
2. La denominación para cada uno de estos archivos deberá ser la siguiente:
A6 + (4 caracteres para identificar a la empresa) + Extensión del archivo.
A7 + (4 caracteres para identificar a la empresa) + Extensión del archivo.

ANEXO 11

EQUIPO TÉCNICO PROFESIONAL MÍNIMO PREFERENTE ATINGENTE AL ESTUDIO

Es deseable que el Proponente considere en su Propuesta un equipo técnico adecuado para el desarrollo de todos los temas a abordar en el Estudio. En razón de ello, se espera que el equipo técnico incluya especialistas, profesionales, técnicos o expertos con experiencia en las siguientes áreas, lo que será objeto de evaluación.

- Diseño de proyectos viales urbanos.
- Modelación de asignación de viajes y redes de semáforos, modelos **Transyt** y **Saturn**.
- Microsimulación de proyectos viales, modelos Aimsun NG y/o Paramics.
- Evaluación de proyectos de transporte.
- Diseño de proyectos de semaforización y Sistemas SCAT.

ANEXO 12

DECLARACIÓN JURADA EQUIPO TÉCNICO PROFESIONAL

_____, ____ de _____ de 20____

(Nombre completo) _____:(Cédula de Identidad) _____:(profesión) _____ declara en relación a la ejecución del estudio denominado **"Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles"** y de acuerdo a la orientación y normas indicadas en las Bases para la contratación del presente servicio en referencia que, al momento de presentar las ofertas se encuentra participando en los siguientes estudios o proyectos:

| Nombre del Estudio o Proyecto | Contratante | Estado Avance | de | Participación Específica | Tareas Asignadas |
|-------------------------------|-------------|---------------|----|--------------------------|------------------|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Firma

DECLARACIÓN JURADA EQUIPO TÉCNICO PROFESIONAL

_____, ____ de _____ de 20____

(Nombre completo; _____(Cédula de identidad): _____(Profesión) _____ declara en relación a la ejecución del estudio denominado **"Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles"** y de acuerdo a la orientación y normas indicadas en las Bases para la contratación del presente servicio en referencia que, al momento de presentar las ofertas no se encuentra participando en ningún Estudio o Proyecto, ni con entidades públicas ni privadas.

Firma

DECLARACIÓN JURADA EQUIPO TÉCNICO PROFESIONAL

_____, ____ de _____ de 20____

(Nombre completo) _____(Cédula de identidad): _____(profesión) _____ declara en relación a la ejecución del estudio denominado **"Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles"** y de acuerdo a la orientación y normas indicadas en las Bases para la contratación del presente servicio en referencia que, al momento de presentar las ofertas se encuentra participando en estudios o proyectos de carácter confidencial.

Firma

0

3° DESÍGNASE, como integrantes de la Comisión Evaluadora de las propuestas presentadas en el proceso de Licitación Pública para el estudio "**Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles**" a las personas que a continuación se individualizan:

• **Camila Galdames Salazar**, RUN N° 15.670.724-4 profesional a contrata, del Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA, asimilada al grado 10 ° de la E.U.S., de la Subsecretaría de Transportes.

• **Mónica Parada Torres**, RUN N° 15.592.735-6, profesional a contrata, del Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA, asimilada al grado 12 ° de la E.U.S., de la Subsecretaría de Transportes.

• **Cristian Borjas Salazar**, RUN N° 15.005.319-6, profesional a contrata, del Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA, asimilado al grado 10 ° de la E.U.S., de la Subsecretaría de Transportes.

En caso de ausencia o impedimento de alguno de los funcionarios públicos que integran la Comisión que por este acto se designan, éste será reemplazado por don **César Ibacache Medel**, RUN N° 14.220.109-7, profesional a contrata, del Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA, asimilado al grado 7 ° de la E.U.S., de la Subsecretaría de Transportes.

4° DESÍGNASE como Director del Estudio "Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles", a don **Rodrigo Medina González**, RUN N° 15.181.549-9, profesional a honorarios del Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA, de la Subsecretaría de Transportes, con calidad de agente público y cuyo convenio contempla la tarea de integrar contrapartes técnicas. En caso de ausencia o impedimento del profesional designado precedentemente éste será reemplazado por don **Cristian Borjas Salazar**, RUN N° 15.005.319-6, profesional a contrata, del Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA, asimilado al grado 10 ° de la E.U.S., de la Subsecretaría de Transportes.

5° PUBLÍQUESE el presente acto administrativo, junto al documento a color del plano de la Figura N° 1 del punto 2.1. de las bases que se aprueban por este acto, en el Sistema de Información de Compras y Contratación Pública www.mercadopublico.cl.

ANÓTESE Y COMUNÍQUESE



CRISTIAN BOWEN GARFIAS
SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES



Distribución:

- Gabinete Sr. Subsecretario
- División de Administración y Finanzas
- Área Administración y Finanzas, Sectra
- Oficina de Partes
- Archivo

| REFRENDACION | |
|--------------------------------|--------------------|
| Depto. Contabilidad y Finanzas | |
| Refrendado por | \$ 90.000.000.- |
| ID Sigle | : 112.000 |
| Imputación | : 19.0108.31.02 |
| Presupuesto | \$ 1.549.725.000.- |
| Acumulado | \$ 792.750.000.- |
| Disponibilidad | \$ 1.056.975.000.- |
| Responsable | : FRP W |
| Fecha | : 28.02.2015 |

RECIBIDO
SECRETARIA
DEPTO. ADMINISTRATIVO

25 FEB 2015

HORA: