

**ESTIMACIÓN DEL DÉFICIT DE CONDUCTORES Y CONDUCTORAS
PROFESIONALES DE TRANSPORTE DE CARGA POR CAMIÓN Y PROPUESTA DE
MEJORA AL PROCESO FORMATIVO ACTUAL**

BASES TECNICAS

1. Contexto

En el marco del mejoramiento de las políticas de fomento al sector transporte de carga terrestre, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante el Ministerio, solicitó en el año 2012 a la Universidad Andrés Bello (UNAB), realizar una estimación de la cantidad de conductores y conductoras con licencias de conducir A2 (antigua), A4 y A5 que se requerían para cubrir las necesidades del sector y su proyección al año 2016.

Dicho estudio concluyó que existía la necesidad de formar cerca de 24.000 nuevos conductores y conductoras al año 2016, en un escenario de baja actividad económica, y 84.000 en un escenario donde hubiera mayor regulación y fiscalización de las horas de conducción.

Si bien el Ministerio ha realizado esfuerzos para alcanzar dichas metas, los requerimientos de la economía y la necesidad de formar capital humano debidamente capacitado, persiste. Es así, que en alianza con CORFO y en particular con su Programa Transforma Logística, se ha decidido llevar adelante este estudio el cual busca **determinar el déficit de conductores y conductoras, sus causas y proponer mejoras al proceso de formación profesional en el transporte de carga por carretera**, lo que permitirá contribuir a la eficiencia y sustentabilidad de este sector del transporte, del comercio exterior y por consiguiente de la competitividad y economía del país.

A saber, el Programa Transforma Logística tiene como objetivo abordar en forma transversal problemáticas de nivel nacional, impulsando iniciativas que permitan articular y fortalecer las capacidades vinculadas a la logística y su gestión, en temas de capital humano, investigación, desarrollo, innovación, transferencia tecnológica, difusión tecnológica y generación de bienes públicos habilitantes, que en su conjunto contribuyan al fortalecimiento de la cadena logística, para incrementar la productividad y competitividad del país.

En el marco de dicho Programa, se han definido 7 iniciativas prioritarias que actualmente cuentan con diferentes niveles de implementación y financiamiento. Dichas iniciativas son las siguientes:

- A. Instituto Tecnológico Logístico Nacional (ITLN);
- B. Información para la Competitividad (Observatorio Logístico);
- C. Capital Humano;
- D. Logística sin Papeles (PCS integrado con SICEX);
- E. Tráfico Inteligente en Transporte Terrestre;
- F. Sostenibilidad Ambiental en Logística, y
- G. Seguridad y Salud Ocupacional.

En particular, el estudio que se está licitando se encuentra dentro de la iniciativa N°C y de sus resultados, se espera que surjan propuestas para mejorar el proceso de creación de nuevos conductores y conductoras profesionales para la industria del transporte de carga por camión, de modo de reducir la brecha existente que requiere ser cerrada en orden a mejorar la competitividad de las exportaciones del país.

2. Antecedentes

En Chile cerca del 90% de la carga es transportada por camiones, por lo que éste es un sector de vital importancia en la economía nacional. Según antecedentes del Ministerio se estima que hoy existen cerca de 150 mil empresas que contribuyen en la actividad del transporte de carga; en tanto, la flota vigente asociada a éstas supera los 195 mil vehículos.

Según estudio mencionado anteriormente realizado por el Ministerio el 2012, se estima que al 2016 el déficit de conductores y conductoras superaba los 40.000, considerando un escenario de crecimiento normal de la economía. Sin embargo, dada la alta tasa de abandono y baja tasa de acceso de conductores y conductoras a esta industria durante los últimos años, se proyecta que el déficit podría haberse empinado el 2016, por sobre los 84.000 conductores.

El Ministerio en conjunto con el Servicio Nacional de Capacitación y Empleo, SENCE, dependiente del Ministerio del Trabajo, han acordado reservar cupos de capacitación en las licencias A5 en distintas regiones de Chile desde el año 2013, bajo programas de subsidios SENCE, tales como Mas Capaz, FOTRAB y BECAS. La derivación e inclusión laboral de los licenciados de estos cursos ha sido deficiente; sin embargo, se desconocen los factores de mercado que potencian o minimizan la inclusión laboral de los conductores y conductoras profesionales.

El capital humano en esta industria es indispensable y estratégico para las operaciones de transporte y, por tanto, para la competitividad del sector y el funcionamiento de diversas industrias a las que presta servicios, lo que impacta directamente en la economía del país.

En Chile, para conducir un camión se requiere estar en posesión de las licencias A4 o A5. Además, es posible conducir camiones si se está en posesión de la licencia A2 antigua, que rigió hasta la promulgación de la ley 19.495, el 8 de marzo de 1997. Actualmente no es posible obtener una licencia A2 habilitante para la conducción de camiones, sin embargo, sus poseedores pueden renovarla.

Para el sector transporte de carga por carretera se estima que el consumo de combustible representa el 40% del total de sus costos de operación, por lo que mejorar los estándares de rendimiento es fundamental para mejorar la productividad y competitividad de éste y de los sectores a los cuales atiende. En este sentido, el conductor o conductora representa un factor productivo estratégico en esta industria. De él/ella depende, en buena parte, el rendimiento en cuanto a consumo de combustible, así como los gastos en mantenimiento y duración del camión, principal activo de este tipo de empresas. Adicionalmente, del conductor o conductora depende la calidad del servicio, la imagen que proyecte y la confiabilidad en el tiempo de entrega de la carga; todos aspectos fundamentales en el fortalecimiento de las relaciones con los clientes.

Es por esto que es fundamental asegurarse que en los procesos de capacitación se incorporen contenidos en conducción eficiente y segura, que permitan mejorar la productividad del sector y de las cadenas logísticas que el transporte sirve, además de potenciar habilidades blandas y de relaciones interpersonales.

La presente asesoría apunta a determinar el déficit de capital humano en conducción de camiones que debe ajustarse a los requerimientos que imponga la economía en los

próximos años. Adicionalmente apunta a identificar las brechas en los procesos formativos identificando las oportunidades de mejora desde la definición del perfil de los potenciales candidatos al subsidio, pasando por contenidos y metodologías del proceso formativo, hasta la inserción laboral de los conductores y conductoras profesionales formados por este mecanismo, identificando los aspectos de mercado que impactan el comportamiento de la oferta y demanda de los conductores y conductoras profesionales del sector transporte de carga.

3. Fuentes de Información Disponibles

Quien se adjudique esta licitación tendrá acceso a los siguientes antecedentes, con el objeto de contar con una base respecto del conocimiento existente en esta área. Dichos antecedentes, son:

- A. “Factores asociados a la voluntad de dejar la actividad laboral de conductor profesional de camiones en Chile”. Tesis de Magíster en Ciencias de la Ingeniería Mención Logística y Gestión de Operaciones. Universidad Andrés Bello.
- B. Estudio “Proyección de Demanda de Conductores de Transporte de Carga”, desarrollado por el Ministerio de Transportes (Julio Villalobos, 2012).
- C. “En el Camino: Los conductores de camiones de carga y sus condiciones laborales” (Dirección del Trabajo, 2011).

4. Objetivos del Estudio

4.1. Objetivo general

El objetivo general de este estudio es identificar y evaluar la oferta y demanda de conductores y conductoras profesionales, el proceso de creación de profesionales vía el mecanismo de subsidio, el programa de formación y los distintos aspectos de mercado que afectan su estructura, con el fin de generar propuestas que contribuyan a mejorar la empleabilidad, regulación, capacitación y condiciones laborales de los conductores y conductoras profesionales de camiones en Chile.

4.2. Objetivos específicos

- a) Determinar el déficit de conductores y conductoras profesionales en posesión de licencia A4 y A5 en la industria de transporte de carga por camión, así como sus proyecciones para los próximos 10 años, identificando la oferta y demanda actual y proyectada de conductores y conductoras profesionales en la industria.
- b) Determinar las barreras de entrada a este oficio y las causas de abandono de éste, a partir de la opinión de quienes buscan empleo, así como de los empleadores.
- c) Analizar y proponer mejoras al proceso de creación de conductores y conductoras profesionales con licencia A5 vía Sence, de modo de reducir el déficit de conductores y conductoras para la industria, mediante cambios necesarios que permitan reducir las barreras de contratación para los conductores y conductoras recién egresados.

- d) Analizar la industria de capacitación de conductores y conductoras profesionales en Chile respecto de sus planes y procesos formativos, con y sin Simulador de Inmersión Total (SIT) con el propósito de proponer mejoras a dicha industria.

5. Actividades

Sin perjuicio de la propuesta que pueda realizar quien se adjudique la licitación, el estudio deberá contemplar la realización de al menos las siguientes actividades:

- a) Caracterización de la demanda por conductores y conductoras profesionales, para esto se deberá analizar la propuesta metodológica del estudio de la Referencia [A], y se podrá proponer a la contraparte técnica ajustes a dicha metodología. Es deseable que dicha demanda sea derivada desde la proyección de demanda de carga, usando supuestos razonables de evolución de la partición modal. Dicha proyección se deberá realizar en un horizonte de 10 años. Se deberá estimar dicha demanda por región y deseablemente por al menos los siguientes sectores productivos: minería, forestal, comercio y construcción.
- b) Caracterización de la oferta de conductores y conductoras profesionales, para esto se deberá estimar la oferta actual de conductores y conductoras, ocupados y desocupados, en licencias A2, A4 y A5 y proyectarla a 10 años bajo supuestos técnico-económicos y para los mismos escenarios de análisis considerados en la caracterización de la demanda. Para los análisis se deberá considerar las fuentes de generación de conductores y conductoras profesionales (escuelas de conductores y municipalidades a lo largo de Chile) con y sin subsidio del gobierno, desde el 2012.
- c) Caracterizada y regionalizada la oferta y demanda se deberá estimar el déficit actual de conductores y conductoras profesionales para los escenarios anteriormente definidos y para el mismo horizonte de tiempo, de esta manera se deberá encontrar el equilibrio de mercado para cada espacio de análisis.
- d) Proponer el perfil adecuado del postulante para la correcta definición y orientación de subsidios. Para esto se deberá determinar la brecha entre los postulantes a escuelas de conducir y los efectivamente licenciados por las municipalidades. Para esto deberá caracterizar al individuo que postula a los cursos de conducción en licencias A4 y A5, identificando perfiles de postulantes con y sin subsidio del gobierno, y los efectivamente licenciados por las municipalidades.
- e) Identificación detallada de fallas de mercado, barreras de entrada de nuevos conductores y conductoras al sector, identificando las causas de no acceso al mercado laboral de nuevos conductores y conductoras. Incorporando para ello, las variables, brechas y cuellos de botellas detectadas en los procesos de formación de un conductor profesional en escuelas con y sin Sistema de Inmersión Total (SIT). Determinar las causas que actualmente están gatillando el déficit de conductores y conductoras en el transporte de carga, para lo cual podrán utilizarse fuentes secundarias que permitan ilustrar al Ministerio en esta materia, así como la realización de entrevistas directas a los involucrados, ya sean conductores y conductoras o empresas de transporte de carga

de las distintas regiones del país. Lo anterior, permitirá conocer, entre otras cosas, las barreras de entrada al mercado de conductores y conductoras profesionales e identificar las dificultades que enfrentan nuevos conductores y conductoras al ingresar al mercado laboral de esta industria.

- f) Realizar un análisis cualitativo y cuantitativo del proceso de formación actual al que deben someterse quienes deseen obtener una licencia profesional para la industria del transporte de carga por carretera. En este sentido, deberá realizarse una revisión de la normativa vigente al respecto, de las mallas curriculares actuales, así como una revisión de la oferta de cursos en el ámbito nacional. Del mismo modo, deberá realizarse una revisión internacional con tal de conocer las diferencias en los programas de formación profesional de conductores y conductoras en países relevantes y con los cuales Chile pueda ser comparado en estas materias.
- g) Elaborar una propuesta de los contenidos a ser actualizados y de aquellos nuevos que deban ser incorporados a los programas de capacitación actuales en este ámbito; entre otros, de aquellos asociados a conducción eficiente y seguridad. Asimismo, deberá entregarse una propuesta de nuevas metodologías de enseñanza que puedan implementarse con tal de compatibilizar las actividades laborales de las personas que se desempeñan en este rubro, así como las necesidades de formación práctica que se requieren en concreto para manejar vehículos de gran tonelaje y alto valor económico.
- h) Por otra parte, se deberá realizar una evaluación de los resultados de la experiencia implementada vía subsidios en Chile desde el año 2013 entre el Ministerio y SENCE vía FOTRAB, Mas Capaz y Becas entre otros, para la formación de nuevos conductores y conductoras profesionales.
- i) Se deberá realizar un análisis y evaluación del proceso de creación de un conductor profesional de camiones vía subsidios, identificando todos los cuellos de botella existentes y propuesta de mejoras desde la definición del perfil del postulante, pasando por el proceso de captura de inscripción en curso SENCE, inicio de curso en escuelas de conductores y conductoras, validación de la ejecución del plan formativo, hasta el egreso y posterior inserción laboral. Para esto se deberán identificar variables y brechas que pueden impactar en el proceso total y en la efectividad del plan formativo, en el marco de alumnos y alumnas ingresados y egresados de los programas implementados por SENCE de capacitación de licencias de conducir A5 en simuladores de inmersión total (SIT). Lo anterior con el objetivo de aplicar mejoras a los tipos de subsidios existentes.

Estos análisis y resultados deberán considerar deseablemente la opinión de una muestra de la población formada con este nuevo mecanismo, respecto de los conocimientos adquiridos durante la capacitación, de la experiencia en la búsqueda de trabajo y de la experiencia laboral, si ha existido, desde que han tenido posesión de la Licencia A5. Los resultados deberán ser acompañados de una propuesta de solución a una posible falla de mercado existente.

Se espera que el proponente pueda sugerir un análisis detallado para determinados sectores económicos identificando y diferenciando barreras de entrada y salida,

prácticas de reclutamiento y empleabilidad, condiciones laborales, contratos e incentivos, seguridad, adaptabilidad laboral y profesionalización, cumplimiento de normativa laboral y de seguridad.

Se espera que el proponente con la ayuda de la contraparte obtenga la información necesaria para la realización de esta actividad.

- j) Determinación y análisis de las restricciones para la formación en cursos de capacitación de licencias A5 con SIT con subsidio del Gobierno. Se deberá considerar, entre otras variables, donde habita el postulante y donde se realiza el curso de conducción, así como proponer soluciones a las restricciones detectadas.
- k) Proponer lineamientos y aspectos a destacar para una futura campaña de difusión que permita reclutar interesados para ser parte de este sector, que reposicione la profesión como una alternativa atractiva y muestre las ventajas de trabajar en la industria del transporte de carga.
- l) Elaboración de conjunto de propuestas y modos de implementación con miras a delinear políticas públicas que den respuesta a brechas, barreras de entrada, fallas de mercado y/o restricciones identificadas en las actividades anteriores.

6. Los productos mínimos esperados son:

1. Demanda actualizada y proyectada a 10 años deseablemente por región de conductores y conductoras profesionales de licencias A4 y A5.
2. Oferta actual y proyección a 10 años de conductores y conductoras profesionales licencia A4 y A5, por región
3. Herramienta en Excel u otra propuesta por el consultor, que permita evaluar cambios en las estimaciones del déficit estimado según nuevos valores que pudieran tomar las variables que considere el modelo.
4. Informe del diagnóstico de los resultados del proyecto piloto 2013(FOTRAB).
5. Diagnóstico de los programas de capacitación actual.
6. Propuesta de nuevas metodologías de capacitación
7. Propuesta de nuevas mallas curriculares.
8. Caracterización sociodemográfica de conductores y conductoras de licencias A4 y A5.
9. Informe de identificación de fallas de mercado, barreras de entrada de nuevos conductores y conductoras al sector e identificación de las causas de no acceso al mercado laboral de nuevos conductores y conductoras. Incorporando las variables, brechas y cuellos de botellas detectadas en los procesos de constitución de un conductor o conductora profesional en escuelas con y sin SIT.
10. Caracterización del postulante a escuelas de conductores y conductoras profesionales de Licencia A5 con SIT.

11. Propuesta de acciones correctivas y/o mejoras que superen las brechas identificadas.
12. Propuesta de plan de acción para MTT en coordinación con otras instituciones públicas para cerrar las brechas identificadas

7. Requerimientos

Las actividades desarrolladas a lo largo del estudio y sus resultados, deberán ser presentadas en dos informes de avance y un informe y presentación final.

El primero de ellos, contendrá una actualización de la metodología, la que podrá surgir del proceso de negociación previo a la suscripción de contrato.

El segundo informe de avance, presentará un reporte de las actividades a) a e) de la sección "Actividades".

El informe final, corresponderá al reporte de todas las actividades.

La presentación debe ser en formato power point y debe resumir todo el trabajo realizado en el informe final.

El modelo implementado para la estimación de cálculo del déficit de conductores y conductoras deberá ser entregado en pendrive o mecanismo alternativo propuesto y consensuado con la contraparte técnica.

8. Componentes y Actividades del Estudio

La descripción de los componentes del estudio transmitida en este documento es referencial. Quien se adjudique la licitación podrá proponer ampliar y/o profundizar las actividades, con tal de mejorar los objetivos del estudio. De ser aprobadas las propuestas, dichos cambios serán incorporados en el contrato que se suscriba.

9. Plazos de Ejecución

El estudio tendrá un plazo de 130 días corridos, incluido el tiempo de revisión de los documentos por parte de la Contraparte Técnica.

10. Productos Esperados y Plazos

La Consultora cumplirá con la presentación de los informes, cuyo contenido y plazos se indican a continuación. Estos informes deberán ser aprobados por la contraparte técnica que se conformará para guiar el estudio y supervisar la correcta ejecución del contrato.

A) Informe de Avance 1

Dentro de los diez (10) días calendario (corridos), contados a partir de la fecha de suscripción del contrato, la Consultora entregará un informe inicial, que contendrá las eventuales modificaciones al Plan de trabajo, presentado en su propuesta, así como los

ajustes al calendario de actividades, el organigrama del equipo de trabajo y la definición de sus responsabilidades. Lo anterior, atendiendo las recomendaciones y aclarando las preguntas surgidas durante la negociación del contrato.

B) Informe De Avance 2

El Consultor entregará dentro los sesenta (60) días calendario (corridos), contados a partir de la fecha de suscripción del contrato, un segundo informe de avance, cuyo contenido estará en plena concordancia con estos Términos de Referencia y el calendario de actividades incluido en el Informe de Avance 1. Los productos de este informe deberán ser aprobados por la contraparte técnica, quien podrá solicitar las modificaciones correspondientes.

C) Informe Final

El Consultor entregará, dentro de ciento veinte (130) días calendario (corridos), contados a partir de la fecha de suscripción del contrato, el informe final de la consultoría, el cual deberá contener todas las actividades desarrolladas y los productos esperados, en plena concordancia con estos términos de referencia y el calendario de actividades incluido en el Informe de Avance 1.

Este informe será sometido a una revisión final y a la aceptación de la contraparte técnica, quien podrá solicitar las modificaciones que correspondan

Cada informe de avance, así como el final y sus versiones corregidas se entregarán en una (1) copia impresa y en una (1) versión digital. Además, se deberá entregar una presentación de los resultados de la consultoría en formato PowerPoint.

La aprobación definitiva del informe final, la realizará el Comité Ejecutivo del Programa Estratégico Nacional Logístico para Exportaciones (PEN Logístico).

11. Requisitos De La Consultora

La empresa Consultora será responsable de las actividades y tareas descritas en estos Términos de Referencia, de entregar los productos descritos en ellos y de asesorar a la contraparte técnica en lo que le sea requerido.

Asimismo, se compromete a proveer los servicios adicionales, las aclaraciones de términos de metodología, el perfil profesional y dedicación del personal propuesto a completa satisfacción conforme lo acordado durante la negociación del contrato.

En este sentido, deberá:

- Desarrollar las actividades descritas en este estudio de consultoría, utilizando procesos y prácticas de análisis estándar y debidamente fundamentadas.
- Suministrar los archivos digitales que sustenten resultados de cualquier análisis numérico, modelo o diseño a ser revisado y que servirán de soporte para efectos de aprobación de los informes señalados en el ítem anterior.

- Aceptar y colaborar con la supervisión y evaluación que se establezca para el normal desarrollo del estudio y el cumplimiento del contrato de consultoría.
- Desarrollar una propuesta basada en criterios técnicos, respetando las normas y políticas del Estado de Chile. Las características de la consultoría deberán ser tales que ofrezcan las mejores condiciones para entregar una visión independiente y equilibrada.
- Disponer, durante el período de la consultoría, de un equipo especializado e interdisciplinario que atienda las demandas de la contraparte técnica, asegurando la continuidad del trabajo y el mantenimiento de canales de comunicación abiertos para el intercambio de ideas sobre el desarrollo del proyecto.

12. Equipo Profesional Mínimo

El equipo de la Consultora deberá contemplar, como mínimo:

- 1) Un jefe de proyecto con experiencia en logística y/o transporte de carga que tenga experiencia en proyectos de transporte de carga.
- 2) Un ingeniero de proyecto vinculado a temas del transporte de carga.
- 3) Un especialista en metodologías de educación y capacitación

13. CONTRAPARTE TÉCNICA

La Contraparte Técnica estará dirigida por un profesional del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, quien deberá velar por la correcta ejecución de las obligaciones del Consultor y el seguimiento de los servicios contratados, así como proporcionar al Consultor la información disponible y asistencia que requiera para el desarrollo de su trabajo durante toda la consultoría. El resto de la contraparte técnica será conformada y comunicada a la Consultora, una vez suscrito el contrato.

14. ESTADOS DE PAGO

El calendario de pago será el siguiente:

Producto	Día Máximo de Entrega	Porcentaje de Pago (1)
Informe de avance 1	10	0%
Informe de avance 2	60	40%
Informe Final	130	60%

- (1) Respecto del monto total del contrato. Cada pago, se realizará luego de la aprobación formal de cada informe por Comité Ejecutivo del Programa Estratégico Nacional Logístico para Exportaciones.

15. Criterios de Evaluación y Contenido Mínimo de la Propuesta Técnica

La oferta será evaluada según la ponderación definida en la siguiente tabla y deberá contener, como mínimo, los siguientes antecedentes: a) formación y experiencia del equipo de trabajo, b) metodología propuesta, c) plan de trabajo y productos a entregar y d) precio de la oferta.

Criterios de evaluación	Ponderación (%)
1.- Formación y experiencia del equipo de trabajo	40
2.- Metodología de la propuesta.	35
3.- Plan de trabajo y productos a entregar.	20
4.- Precio de la oferta	5

a) **Formación y experiencia del equipo de trabajo:** se entregará el currículum de los profesionales que constituyen el equipo de trabajo a cargo de las acciones que involucra la prestación de servicios, señalando el nivel académico y experiencia profesional en proyectos en los que haya ejercido roles similares. Para esto se debe señalar en cada proyecto lo siguiente:

- Objetivo
- Duración del proyecto
- Tareas desarrolladas por el profesional
- Cliente e información de contacto.

Este factor se evaluará de acuerdo a la siguiente tabla:

Evaluación	Nota	Descripción
Malo	1	No presenta información o en los últimos 5 años los integrantes del equipo de trabajo no han participado en proyectos similares.
Insuficiente	3	En los últimos 5 años los integrantes del equipo de trabajo han participado, en al menos 1 proyectos similar.
Suficiente	5	En los últimos 5 años los integrantes del equipo de trabajo han participado, en al menos 2 proyectos similares.
Bueno	7	En los últimos 5 años los integrantes del equipo de trabajo han participado, en al menos 3 proyectos similares.
Muy bueno	10	En los últimos 5 años los integrantes del equipo de trabajo han participado, en al menos 4 proyectos similares.

Para la evaluación de este criterio cada especialista del equipo profesional obtendrá una nota en función de la experiencia acreditada. La nota del equipo de trabajo corresponderá al promedio.

b) **Metodología:** El oferente deberá entregar una identificación detallada del marco metodológico a utilizar, de manera tal que se pueda conocer en detalle el alcance y nivel

de profundidad con el que el consultor abordará este proyecto específico y su coherencia para la consecución de los objetivos de la contratación.

Este factor se evaluará de acuerdo a la siguiente tabla:

Evaluación	Nota	Descripción
Malo	1	Propone un diseño metodológico insuficiente, o no se ajusta completamente a los requerimientos establecidos en las bases.
Insuficiente	3	Propone un diseño metodológico incompleto: confunde aspectos, no considera o no identifica variables / ámbitos críticos a ser evaluados por la metodología.
Suficiente	5	Propone un diseño metodológico completo, de manera general, que identifica variables / ámbitos críticos a ser evaluados por la metodología.
Bueno	7	Propone un diseño metodológico completo y detallado de acuerdo a los requerimientos establecidos en las bases, identifica claramente las variables/ámbitos críticos a ser evaluados por la metodología.
Muy bueno	10	Propone un diseño metodológico completo y detallado de acuerdo a los requerimientos establecidos en las bases, identifica claramente las variables/ámbitos críticos a ser evaluados por la metodología, e incorpora elementos que agregan valor a la consecución del objetivo final de la contratación.

c) **Plan de trabajo y productos a entregar:** se evaluará el plan de trabajo y la descripción de los productos, en coherencia con la metodología planteada por el oferente, para el logro de los objetivos de la contratación.

Este factor se evaluará de acuerdo a la siguiente tabla:

Evaluación	Nota	Descripción
Malo	1	El plan de trabajo y los productos ofrecidos no permiten asegurar el cumplimiento de los objetivos y/o no son coherentes con la metodología propuesta.
Insuficiente	3	El plan de trabajo y los productos ofrecidos no permiten asegurar completamente o son insuficientes para el cumplimiento de los objetivos.
Suficiente	5	El plan de trabajo y los productos ofrecidos están descritos de manera general, permiten asumir el cumplimiento de los objetivos y son coherentes con la metodología propuesta.
Bueno	7	El plan de trabajo y los productos ofrecidos por el consultor, están descritos detalladamente, permiten el cumplimiento de los objetivos y son coherentes con la metodología propuesta.
Muy bueno	10	El plan de trabajo y los productos ofrecidos están descritos detalladamente, permiten el cumplimiento de los objetivos, son coherentes con la metodología y además el oferente incorpora productos que agreguen valor al logro de los objetivos de la contratación.

d) **Precio de la Oferta:** la evaluación de los precios propuestos por cada oferente será en base a la comparación, otorgándosele el máximo puntaje a la oferta de menor precio según la fórmula:

$$\text{Nota Final} = 10 - [(\text{Precio oferta evaluada} - \text{Precio menor}) / \text{Precio mayor}] * 10$$

16. Presupuesto Máximo

El presupuesto máximo que se tienen para el desarrollo de este estudio, asciende a la suma de veinticinco millones de pesos (25MM\$).

17. Comisión Evaluadora de Propuestas

La comisión evaluadora estará conformada por:

- Un profesional del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.
- Un profesional del Programa Estratégico Nacional Logístico para Exportaciones (PEN Logístico) de CORFO.