Subsecretaría de Transportes

Gobierno de Chile

0 9 JUN 2026

APRUEBA CONTRATO DE CONCESIÓN DE USO DE VÍAS PARA LA UNIDAD DE SERVICIOS N°22, DERIVADO DE LA LICITACIÓN PÚBLICA PARA LA CONCESIÓN DEL USO DE LAS VÍAS DE LAS UNIDADES DE SERVICIOS N^{OS} 20, 21, Y 22, PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS URBANOS DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS MEDIANTE BUSES, N° LP CUV 001/2025.

RESOLUCIÓN EXENTA N° 2466

Santiago, 0 3 JUN 2026

VISTO: Lo dispuesto en el decreto con fuerza de ley N°1-19.653 de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N°18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; los decretos con fuerza de ley N°343, de 1953 y N°279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda, relativos a la organización, obligaciones y atribuciones de la Subsecretaría de Transportes; el decreto ley N°557, de 1974, del Ministerio de Interior, que crea el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la ley N°18.059, que asigna al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el carácter de organismo rector nacional de tránsito y le señala atribuciones; la ley N°18.696, que modifica el artículo 6° de la ley N°18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros; la ley N°20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros; el instructivo presidencial N°1, de 2003, que crea el Comité de Ministros para el Transporte Urbano de la ciudad de Santiago, y sus posteriores modificaciones; la resolución N°2, de 2025, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, que "Aprueba bases de licitación y sus anexos para la concesión del uso de las vías de las unidades de servicios N^{os} 20, 21 y 22, para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses y autoriza llamado a licitación pública LP CUV N°001/2025"; la resolución exenta N°4233, de 2025, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que aclara bases, y aprueba respuestas a las consultas del proceso de licitación de concesión de uso de vías; la resolución N°21, de 2025, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, que modifica las bases del proceso de licitación pública para la concesión del uso de las vías de las unidades de servicios N^{os} 20, 21 y 22 para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses; la resolución exenta N°5166, de 2025, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que designó Comisión de Apertura y Evaluación; la resolución N°10, de 2026, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que adjudica la licitación pública LP CUV N°001/2025; la resolución N°36, de 2024, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón; y en la demás normativa aplicable.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS DEPTO. DE FINANZAS Y EMP. PUB. MINISTERIO DE HACIENDA

CONSIDERANDO:

1.° Que, mediante resolución N°2, de 2025, citada en el Visto, se autorizó el llamado a licitación para la concesión del uso de las vías de las unidades de servicios N^{os} 20, 21 y 22 para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, N° LPCUV 001/2025. La citada resolución fue tomada de razón con alcances por la Contraloría General de la República, con fecha 8 de julio de 2025.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES MINISTERIO DE HACIENDA

2.° Que, con fecha 12 de julio de 2025, se publicó en el Diario Oficial y en al menos dos diarios de circulación nacional un aviso sobre la

OF DE PARTES DIPRES
09.06.2026 10:47

05033/2026

convocatoria al proceso concursal aprobado mediante la citada resolución N°2, iniciándose de esta manera el referido proceso, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 3.4.2. de las respectivas bases de licitación.

3.° Que, mediante la resolución N°21, de 2025, citada en el Visto, se modificaron las respectivas bases de licitación. Dicha resolución fue tomada de razón con alcances por la Contraloría General de la República con fecha 16 de septiembre de 2025 y publicada el mismo día en el sitio web del DTPM.

4.° Que, el plazo para la presentación de ofertas venció el 7 de enero de 2026, recibiéndose a través del sistema electrónico pertinente un total de 63 ofertas. Lo anterior, de acuerdo con el "Registro de Entrega de Ofertas" que se encuentra publicado en el sitio web del DPTM, en el siguiente link:

2. REGISTRO DE ENTREGA DE OFERTAS 2025.pdf

5.° Que, en cumplimiento a lo dispuesto en el cronograma de esta licitación, el 8 de enero de 2026, la Comisión de Apertura y Evaluación (Comisión o Comisión Evaluadora), designada mediante la resolución exenta N°5166, de 2025, citada en el Visto, procedió a la apertura y evaluación de las ofertas técnicas y económicas, de conformidad a los criterios de evaluación establecidos en el pliego de condiciones.

6.° Que, una vez concluida la evaluación, mediante resolución N°10, de 2026, citada en el Visto, se procedió a adjudicar las citadas unidades de servicios N^{os} 20, 21 y 22 a los oferentes que obtuvieron los puntajes finales más altos, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 5.7. de las bases de licitación. La referida resolución fue tomada de razón con alcances por la Contraloría General de la República con fecha 6 de marzo de 2026, adjudicándose las referidas unidades de servicios a las siguientes empresas oferentes:

US	Oferente	ID Oferta
20	Buses Vule S.A.	L035-U288-O278
21	Buses Vule S.A.	L035-U288-O276
22	Consorcio Conecta	L035-U285-O240

7.° Que, habiéndose verificado el cumplimiento de los requisitos y obligaciones establecidos en el artículo 6 de las bases de licitación, con fecha 25 de mayo de 2026, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones suscribió con la sociedad Conecta 22 S.A., constituida para estos efectos por el adjudicatario de la oferta L035-U285-O240, el contrato de concesión de uso de vías pertinente, que se aprobará mediante el presente acto administrativo.

RESUELVO:

1.° **APRUÉBASE** el contrato de concesión de uso de vías para la Unidad de Servicios N°22, derivado de la licitación pública para la concesión del uso de las vías de las Unidades de Servicios N^{os} 20, 21 y 22, para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, N° LP CUV 001/2025, suscrito el 25 de mayo de 2026, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la empresa Conecta 22 S.A., cuyo texto íntegro se transcribe a continuación:

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES MINISTERIO DE HACIENDA

CONTRATO DE CONCESIÓN DE USO DE VÍAS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO REMUNERADO DE PASAJEROS MEDIANTE BUSES

ENTRE

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

Y

CONECTA 22 S.A.

En Santiago de Chile, a 25 de mayo de 2026, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministro don Louis de Grange Concha, cédula nacional de identidad [redacted], ambos domiciliados para estos efectos en calle Amunátegui N°139, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante "**el Ministerio**", por una parte, y por la otra, la empresa Conecta 22 S.A., Rut N° 78.415.799-7, representada por don Ignacio Araya Frías, cédula de identidad [redacted] y por don Antonio Javier Momares Atala, cédula de identidad [redacted] domiciliados e[redacted], de la comuna de Huechuraba, ciudad de Santiago, en adelante "**el Concesionario**", "**la Sociedad Concesionaria**" o "**la Concesionaria**", de la unidad de servicios N°22, se ha convenido el siguiente contrato de concesión de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses.

El Ministerio y el Concesionario podrán ser referidos individualmente como "Parte" y colectivamente como "las Partes."

Índice

CLÁUSULA 1. DISPOSICIONES GENERALES 4

1.1 DEFINICIONES BÁSICAS 4

1.2 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 10

1.3 NATURALEZA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN Y MARCO LEGAL APLICABLE 11

1.4 DE LA NATURALEZA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE 11

1.5 DE LOS PRINCIPIOS QUE ORIENTAN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN Y SU INTERPRETACIÓN 11

1.6 COEXISTENCIA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN CON OTRAS CONCESIONES DE USO DE VÍAS O MODALIDADES EQUIVALENTES Y CONTRATOS DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS 16

1.7 DE LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS Y SU INTEGRACIÓN AL SISTEMA 16

1.8 VIGENCIA Y PLAZO DEL CONTRATO 17

1.9 CESIÓN DE LA CONCESIÓN 20

CLÁUSULA 2. DEL MINISTERIO 22

2.1 ATRIBUCIONES 22

2.2 DEL ADMINISTRADOR DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 23

2.3 FUNCIONES DEL ADMINISTRADOR DE CONTRATO 23

CLÁUSULA 3. DEL CONCESIONARIO 26

3.1 DECLARACIONES DEL CONCESIONARIO 26

3.2 OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 27

3.3 DERECHOS DEL CONCESIONARIO 33

CLÁUSULA 4. DEL RÉGIMEN DE EXPLOTACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 35

4.1 INICIO DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS 35

4.2 DE LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS 37

4.3 DE LA GESTIÓN Y CALIDAD DE LOS SERVICIOS 37

4.4 DE LOS BIENES DESTINADOS A LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS 38

4.5 DEL PERSONAL DESTINADO A LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS 44

4.6 SUBCONTRATACIÓN 44

CLÁUSULA 5. DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 45

5.1 FINANCIAMIENTO DEL SISTEMA 45

5.2 ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS DEL SISTEMA 45

5.3 DE LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO 46

5.4 RESTABLECIMIENTO DE LA ECUACIÓN CONTRACTUAL 65

5.5 IMPUESTOS 69

CLÁUSULA 6. DE LAS RELACIONES ENTRE EL CONCESIONARIO Y EL MINISTERIO 70

6.1 DE LAS COMUNICACIONES DEL CONCESIONARIO AL MINISTERIO 70

6.2 DE LAS COMUNICACIONES DEL MINISTERIO AL CONCESIONARIO 70

CLÁUSULA 7. DE LAS RELACIONES ENTRE EL CONCESIONARIO Y EL PROVEEDOR DE BUSES 71

7.1 RELACIONES CON EL PROVEEDOR 71

7.2 RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS 71

CLÁUSULA 8. SUPERVISIÓN Y CONTROL 72

8.1 DEBER DE INFORMAR 72

8.2 AUDITORÍA EXTERNA 74

8.3 MECANISMOS DE SUPERVISIÓN 74

8.4 APLICACIÓN DE SANCIONES 75

CLÁUSULA 9. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 76

9.1 CAUSALES DE TÉRMINO ANTICIPADO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 76

9.2 CONTINUIDAD DE LOS SERVICIOS EN CASO DE TÉRMINO ANTICIPADO DEL CONTRATO 78

9.3 PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS CON ADMINISTRADOR PROVISIONAL 78

9.4 REVISIÓN DE BIENES AL TÉRMINO DE LA CONCESIÓN 78

CLÁUSULA 10. GARANTÍAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 79

10.1 GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 79

10.2 GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES LABORALES 80

CLÁUSULA 11. DISPOSICIONES VARIAS 82

11.1 MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN SOLICITADAS POR EL CONCESIONARIO 82

11.2 RESPONSABILIDAD FRENTE A TERCEROS 82

11.3 SUFICIENCIA DEL CONTRATO 82

11.4 REFRENDACIÓN 82

11.5 CONTRATISTA INDEPENDIENTE 83

11.6 MODIFICACIONES DE COMÚN ACUERDO 83

11.7 DOMICILIO Y COMPETENCIA 83

11.8 EJEMPLARES 83

11.9 NOMBRAMIENTO Y PERSONERÍA 83

CLÁUSULA 1. DISPOSICIONES GENERALES

1.1 DEFINICIONES BÁSICAS

Sin perjuicio de las definiciones adicionales previstas en otras disposiciones, las palabras que se usan en el presente contrato tendrán el significado que para cada caso se indica a continuación, independientemente de su uso en singular o en plural, en género masculino o femenino, en mayúsculas o minúsculas, o en las formas y funciones gramaticales en que sean empleadas para la adecuada redacción, comprensión e interpretación de este contrato.

1.1.1. **Administrador del Contrato:** Funcionario público designado por el MTT, encargado de desarrollar las labores que se le encomiendan en este contrato. Podrá, excepcionalmente, designarse en esta calidad a un profesional contratado a honorarios con calidad de agente público.

1.1.2. **Alistamiento:** Es el proceso de fabricación de los buses. Incluye los componentes mecánicos, neumáticos, eléctricos y electrónicos a cargo del fabricante y, el ensamblaje a cargo del carrocero, en caso de que corresponda.

1.1.3. **Año Calendario:** Período de doce meses que se inicia el día 1 de enero y termina el día 31 de diciembre.

1.1.4. **Área Regulada:** Zona geográfica en que se emplaza el conjunto de vías, presentes y/o futuras, ubicadas actualmente al interior de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, que corresponde al radio urbano de la ciudad de Santiago, también denominada Gran Santiago, establecida en la Resolución Exenta N°106, de 1995, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o en aquella que la modifique o reemplace, y en aquella que disponga su eventual extensión a otras comunas o regiones colindantes, o su integración tarifaria o tecnológica con servicios de transporte público mayor.

1.1.5. **Bases de Licitación o Bases:** Documento de bases de licitación, sus anexos, las respuestas a las consultas formuladas por los Adquirentes, y las aclaraciones y modificaciones que se efectúen a las bases, necesarios para la presentación de ofertas en la "Licitación pública para la concesión de uso de vías 2025 para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses.".

1.1.6. **Bienes Afectos:** Según se establece en el artículo 3° *nonies* de la Ley N°18.696, bienes afectos son aquellos bienes muebles e inmuebles necesarios para la prestación básica de los servicios de transporte público de pasajeros prestados bajo un régimen de concesión de uso de vías o modalidad equivalente, que operen en las zonas a que se refiere el literal i) del artículo 2° de la ley 20.378 o en las demás en que el Sistema de Transporte Público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto se extienda, o se integre tarifaria o tecnológicamente con servicios de transporte público mayor cuyo origen esté en dichas comunas o regiones, en caso que así se establezca en las bases de la licitación o en los respectivos actos administrativos y siempre que tengan relación directa con los mismos.

1.1.7. **Capacidad de Transporte:** Cantidad máxima de pasajeros que puede transportar un bus, según se establece en el Decreto Supremo N°122, de 1991, del MTT, o en la norma que lo modifique o reemplace.

1.1.8. **Certificación del Mantenimiento o Certificación:** Proceso destinado a verificar la correcta ejecución del plan de mantenimiento y el estado general del bus.

1.1.9. **Concesionario de Uso de Vías, Concesionario, Sociedad Concesionaria o Concesionaria:** Persona jurídica que presta servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, a través de un contrato de concesión de uso de vías.

1.1.10. **Contrato o contrato de concesión:** Corresponde al presente contrato de concesión de uso de vías, celebrado entre el Ministerio y el Concesionario, para la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses, incluidos la Ficha Técnica del Contrato y los Apéndices N°1 al N°13, así como aquellas modificaciones que, de común acuerdo, incorporen las Partes. Las diversas partes del contrato se interpretarán de forma armónica, de manera que exista entre todas ellas la debida correspondencia, de acuerdo con los principios de derecho público que lo rigen. En caso de discrepancia entre el texto de las bases de licitación, el contrato de concesión y la o las ofertas presentadas por los Adjudicatarios, primará lo dispuesto en las bases por sobre el contrato de concesión, y ambos estarán por sobre lo establecido en la oferta del Adjudicatario, salvo que el contrato o la oferta contemplen condiciones más favorables para el servicio de transporte, lo que será calificado por la Subsecretaría de Transportes.

1.1.11. **Cuota de transporte (CT):** Unidad contable en la que se registra el valor que se carga en un Medio de Acceso, para ser utilizado exclusivamente para pagar los Servicios de Transporte. Cada Cuota de Transporte equivale a un peso moneda de curso legal en Chile pagado por un Usuario para adquirir el derecho a utilizar servicios de transporte del Sistema (CLP1 = CT 1).

1.1.12. **Días:** Todos los días, incluyendo sábados, domingos y festivos. En caso de que un plazo de días venza un sábado, domingo o feriado, éste se entenderá prorrogado hasta el día hábil siguiente.

1.1.13. **Día Hábil:** Los días de lunes a viernes (ambos inclusive), excepto festivos.

1.1.14. **DTPM:** Corresponde a la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano del Comité de Ministros para el Transporte Urbano de la ciudad de Santiago, de conformidad a lo dispuesto en el Instructivo Presidencial N°1, de 2003, y sus modificaciones, o la(s) entidad(es) que la sucedan o reemplacen en sus funciones.

1.1.15. **Estación de Intercambio Modal o EIM:** Inmueble destinado al intercambio de pasajeros entre distintos modos de transporte, tipos de servicios y/o vehículos de transporte público.

1.1.16. **Estación de transbordo:** Sistema integrado de andenes emplazados en la vía pública, destinados a permitir el intercambio de pasajeros provenientes de distintos servicios y otros modos de transporte.

1.1.17. **Etapa o Etapa de Viaje:** Es aquella fracción de un viaje, realizada en un servicio de transporte provisto por el Sistema, y al cual el usuario debe acceder previa validación con el medio de acceso.

1.1.18. **Evasión:** Incumplimiento por parte del usuario de la obligación de pago de la tarifa por el uso del transporte público, establecida en el D.F.L. N°1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, o en la norma que la modifique o reemplace.

1.1.19. **Expedición:** Corresponde a una salida o viaje realizado por un bus con un objeto determinado, ya sea prestar servicios de transporte, posicionamiento u otro.

1.1.20. **Expedición Comercial:** Aquella expedición cuyo objeto es la prestación del servicio de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses en el marco del Programa de Operación, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°3, o con la debida autorización del Ministerio.

1.1.21. **Expedición en vacío:** Corresponde a una expedición no comercial, es decir, cuyo objeto no es la prestación del servicio de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses.

1.1.22. **Expedición Válida:** Aquella expedición comercial en que se ejecutó el servicio-sentido, cumpliendo el trazado establecido en el Programa de Operación desde su inicio hasta su fin, realizado por un bus con su certificación de mantenimiento aprobada, que transportó pasajeros, y que no presentó excesos de velocidad por sobre los límites establecidos en el instructivo que se dicte al efecto, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°6.

Cabe destacar que, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 5; las expediciones de buses que no sean válidas no darán derecho al pago por los kilómetros recorridos ni serán consideradas para el cálculo del indicador de espera ni de puntualidad, de conformidad a lo establecido en los apartados D.2 y D.3 del Apéndice N°6. La determinación de la validez de una expedición debe cumplir con lo establecido en el apartado I del Apéndice N°6 del contrato.

1.1.23. **Flota:** Conjunto de buses que utiliza el Concesionario para prestar los servicios de transporte público definidos por el Ministerio en el marco de la respectiva concesión de uso de vías. La flota estará conformada por los componentes denominados flota operativa base y flota de reserva y, eventualmente, por una flota de soporte y una flota auxiliar.

1.1.24. **Índice de Precios al Consumidor (IPC):** Índice determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas para medir la variación de los precios de una canasta de bienes y servicios adquirida por hogares urbanos del conjunto de las capitales regionales y sus zonas conurbadas dentro de las fronteras del país, conforme lo define el Manual Metodológico del Índice de Precios al Consumidor Nacional del referido instituto, o el indicador que lo reemplace.

1.1.25. **Inicio de la operación:** Corresponde a la fecha en que el Concesionario debe iniciar la operación íntegra de todos los servicios definidos en el Programa de Operación, fijada en el Plan de Transición, determinado por el MTT.

1.1.26. **Inicio de los servicios:** Corresponde a la fecha en que el Concesionario debe iniciar la operación de uno o más servicios, fijada en el Plan de Transición, determinado por el MTT.

1.1.27. **Instituto Nacional de Estadísticas (INE):** Institución que se relaciona con el gobierno a través del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo como organismo técnico e independiente, funcionalmente descentralizado, encargado de las estadísticas y censos oficiales de la República, entregando indicadores relevantes para la toma de decisiones en materia de políticas públicas, o el organismo que lo suceda o reemplace.

1.1.28. **Ingreso Base:** Corresponde al total de los ingresos percibidos por el Concesionario por los dos primeros factores de la formulación general del pago, esto es, la multiplicación de las transacciones por el precio por pasajero transportado y la multiplicación de los kilómetros con derecho a pago por el precio por kilómetro de la Unidad de Servicios, de conformidad a lo dispuesto en los numerales i y ii de la cláusula 5.3.1.1.

1.1.29. **Kilómetros Comerciales:** Corresponde a los kilómetros recorridos por un bus en una expedición comercial.

1.1.30. **Kilómetros Comerciales Programados:** Corresponde a los kilómetros que, de acuerdo con lo establecido en el Programa de Operación debe recorrer un bus que realiza una expedición comercial.

1.1.31. **Kilómetros en Vacío o Kilómetros Vacíos:** Corresponde a los kilómetros recorridos en una expedición en vacío.

1.1.32. **Kilómetros Válidos:** Corresponde a los kilómetros recorridos en una expedición válida, de acuerdo con lo indicado en la cláusula 5.3.1.6.3., en que es posible verificar

la validez de la expedición que da lugar a estos kilómetros, de conformidad a lo establecido en el Apéndice 6 del contrato.

1.1.33. **Liquidación o Liquidación de Pago:** Determinación de la suma de dinero a que tiene derecho el Concesionario por los servicios prestados en un período de tiempo definido, de conformidad a lo previsto en el presente contrato de concesión.

1.1.34. **Medios de Acceso:** Medios debidamente autorizados por el Ministerio, que permiten acceder a los servicios de transporte del Sistema y pagar la tarifa correspondiente.

1.1.35. **Mes:** Cada uno de los doce (12) períodos de 28, 29, 30 o 31 días en que se encuentra dividido el año.

1.1.36. **Mes Tipo:** Corresponderá a 22 días laborales, 4 sábados y 4 domingos.

1.1.37. **Metro:** Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., o quien lo suceda o reemplace en sus funciones.

1.1.38. **Ministerio o MTT:** Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

1.1.39. **Oferta de Servicio u Oferta de Transporte:** Es la frecuencia de los servicios en número de expediciones programadas en el Programa de Operación y la capacidad, contabilizada sobre la base del número de plazas por tipología de bus conforme a lo dispuesto en la cláusula 5.3.1.6.5, de cada servicio-sentido-periodo.

1.1.40. **Operador de Buses:** Persona jurídica que presta servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses en el Sistema, a través de un contrato de concesión de uso de vías, condiciones específicas de operación, perímetros de exclusión o el instrumento jurídico pertinente.

1.1.41. **Operador de Transporte:** Cualquier prestador de servicios de transporte público remunerado de pasajeros del Sistema, como los Operadores de Buses, Metro, EFE Central u otro que se integre al Sistema.

1.1.42. **Plan de Mantenimiento de los buses o Plan de Mantenimiento:** Documento que contiene las pautas, programas y procedimientos de mantención que aseguran el correcto funcionamiento y la vida útil del bus.

1.1.43. **Punto de Parada o Parada:** Lugar determinado en el Programa de Operación para la detención de los buses, con el propósito exclusivo de recoger o dejar pasajeros.

1.1.44. **Programa de Operación, Plan de Operación o PO:** Es el instrumento que define y regula las condiciones y características de los servicios de transporte que el Concesionario debe prestar en el marco de este contrato de concesión. Los procesos de elaboración, aprobación y modificación del Programa de Operación se regulan en el Apéndice N°3 del presente instrumento.

1.1.45. **Proveedor de Buses**: Es aquella persona que provee los buses al Concesionario, y con el cuál celebrará un contrato de arrendamiento con opción de compra de dichos buses, el que, una vez aprobado por el Ministerio, pasará a calificarse como contrato de provisión.

1.1.46. **Proveedor de Servicios Complementarios:** Es aquella persona designada o elegida por el Ministerio, de conformidad a la normativa vigente, para la ejecución, prestación o desarrollo de uno o más de los servicios complementarios descritos en el artículo 3° *sexies* de la Ley N°18.696 o aquellos que disponga el Ministerio conforme a sus facultades legales.

1.1.47. **Recorrido o trazado:** Es la secuencia de vías definidas en el Programa de Operación para la prestación de cada uno de los servicios indicados en el presente contrato de concesión, con un inicio y fin determinado.

1.1.48. **Recursos del Sistema:** Conjunto de ingresos provenientes de la comercialización y carga de los medios de acceso, así como aquellos ingresos correspondientes a las multas cursadas a los Operadores de Transporte y Proveedores de los Servicios Complementarios del Sistema –salvo aquellas multas que, de conformidad a la Ley N°18.696, sean a beneficio fiscal–, y los aportes provenientes del Estado u otras personas naturales o jurídicas.

1.1.49. **RNSTP:** Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, establecido y regulado por el Decreto Supremo N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o el que lo reemplace.

1.1.50. **Servicios de transporte o servicios:** Oferta de transporte que, de conformidad al Programa de Operación, debe entregarse mediante buses en un recorrido determinado y que se identifica bajo un mismo número. También se entenderá por servicios de transporte aquellos prestados por otros medios de transporte de pasajeros incorporados al Sistema, sin perjuicio de las particularidades específicas aplicables a cada uno.

1.1.51. **Servicios Complementarios:** Los servicios, distintos al transporte de pasajeros, que el Sistema de Transporte Público Metropolitano requiere como condición necesaria para su funcionamiento. Estos servicios complementarios serán provistos por una o más personas definidas por el Ministerio, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley N°18.696.

1.1.52. **Sistema de Transporte Público Metropolitano o Sistema:** Conjunto de Operadores que prestan servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses en la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, de proveedores de servicios complementarios, y quienes legalmente les sucedan en dichas funciones, EFE Central S.A., Metro S.A., así como cualquier otro proveedor de servicios de transporte público que opere al interior del área regulada y se integre a través del medio de acceso, o sólo cumplan con esta última condición.

1.1.53. **Sistema de Validación:** Corresponde al conjunto de elementos que permiten la validación del medio de acceso y, en consecuencia, el pago de la tarifa.

1.1.54. **Tarifa:** Precio que deben pagar los usuarios por el uso de los servicios de transporte provistos por el Sistema, cuya fijación se realizará de conformidad a la Ley N°20.378.

1.1.55. **Terminal:** Inmueble destinado, principalmente, a la llegada, salida y/o acopio de los buses, utilizado por quienes prestan servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses en el área regulada, y que puede ser de distintos tipos según las funciones que cumpla, de conformidad con las normas aplicables.

1.1.56. **Transacciones:** Todas aquellas validaciones que se registren en el marco de los servicios prestados de acuerdo con el Programa de Operación vigente y que determinan el inicio de una etapa de viaje. Pueden ser económicas o técnicas. Las económicas, corresponden a aquellas en las cuales interviene el medio de acceso o se concedió un viaje por cualquier otro medio de pago u otro producto; en tanto, las técnicas corresponden a aquellas utilizadas para el control de procesos y operaciones, así como descarga de productos en el medio de acceso (estas no son consideradas para el pago al Operador).

1.1.57. **Unidad de Fomento o UF:** Unidad fijada por el Banco Central, reajustable de acuerdo con la variación del índice de precios al consumidor (IPC). El valor de la Unidad de Fomento será el que fije el Banco Central de Chile en conformidad con la facultad que le confiere el N°9 del artículo 35 de la Ley N°18.840, Orgánica Constitucional del Banco Central de Chile, y que dicho organismo publica en el Diario Oficial. Si en el futuro se otorgara a otro organismo la facultad de fijar y/o publicar el valor de la Unidad de Fomento, se estará sujeto a la Unidad de Fomento que dicho organismo fije. En el evento que termine la Unidad de Fomento, sustitutivamente, se aplicará la unidad o reglas que establezca la norma que deje sin efecto la Unidad de Fomento; en subsidio

de ello, se aplicará la variación que experimente el IPC entre el último día del mes en que dejare de existir la Unidad de Fomento, y el último día del mes anterior a la fecha del pago de la obligación expresada en Unidades de Fomento que corresponda, siendo la base sobre la cual se aplicará esta variación, el valor en pesos de la Unidad de Fomento del último día del mes anterior a aquél en que dejare de existir esta última.

1.1.58. **Unidad de Servicios:** Corresponde a un conjunto de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros prestado por un Operador de Buses, acorde a los requisitos y condiciones establecidos en el presente contrato o en los contratos de concesión a que dieron lugar las licitaciones LP CUV001/2019 y LP CUV001/2023.

1.1.59. **Usuario o Pasajero:** Persona usuaria del Sistema que accede a los servicios de transporte público previo pago de la tarifa correspondiente, utilizando un medio de acceso.

1.1.60. **Validación:** Es el acto de acercar el medio de acceso al validador, que permite, entre otras cosas, descontar cuotas de transporte de acuerdo con la tarifa definida para el servicio.

1.1.61. **Validador**: Equipo dispuesto en los puntos de control de ingreso a los servicios de transporte, cuya principal función es la de descontar cuotas de transporte desde un medio de acceso de acuerdo con la tarifa que corresponda, sin perjuicio de su capacidad de desarrollar otras funciones.

1.1.62. **Viaje:** Traslado de un usuario en el Sistema, en dirección de ida o dirección de regreso, mediante el uso, de manera consecutiva, de hasta tres (3) servicios de transporte diferentes, independientemente de su sentido, a cada uno de los cuales se accede mediante una validación, y en que el tiempo entre la primera y última validación no sobrepasa el tiempo máximo ("ventana horaria") que determine el Ministerio a través del correspondiente acto administrativo, el cual en ningún caso podrá exceder a ciento veinte (120) minutos. Las restricciones anteriores podrán ser modificadas por el Ministerio a través del correspondiente acto administrativo.

1.1.63. **Vías Tarificadas:** Es el conjunto de vías ubicadas al interior del área regulada, destinadas a la circulación de cualquier tipo de vehículo motorizado, por el uso de las cuales se debe pagar un peaje. Éstas pueden corresponder a vías entregadas en concesión de conformidad a lo dispuesto en la Ley de Concesiones de Obras Públicas, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el Decreto Supremo N°900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, u otras.

1.1.64. **Vías Reguladas:** Es el conjunto de vías ubicadas al interior del área regulada, sobre las cuales hacen uso y operan los servicios de transporte, de conformidad al artículo 3° de la Ley N°18.696.

1.1.65. **Zonas de pago extra-vehicular o Zonas Pagas:** Áreas emplazadas indistintamente en estaciones de intercambio modal, estaciones de transbordo o puntos de paradas, cuyo perímetro está delimitado por elementos físicos que determinan los accesos y las salidas de dichas áreas, y en cuyos accesos se instalan validadores que sólo permiten el ingreso de las personas usuarias a la zona, previo pago de la tarifa mediante el uso del medio de acceso, para abordar posteriormente el bus correspondiente.

1.2 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1.2.1 Del Contrato

En uso de las atribuciones conferidas por la Ley N°18.696, y por medio del presente contrato de concesión, el Ministerio otorga al Concesionario el derecho de usar las vías del área regulada para prestar servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses.

La prestación de los servicios de transporte conforme al Programa de Operación es de la esencia de la concesión que por este acto se confiere al Concesionario y, en consecuencia, el derecho de uso de las vías se encuentra condicionado a la prestación de los servicios de transporte en los términos y condiciones previstas en este contrato.

El Concesionario tiene la obligación de contar con la flota para cumplir con sus obligaciones bajo la normativa vigente, las Bases de Licitación y el Contrato de Concesión. Para estos efectos, el Concesionario deberá conformar su flota, por una parte, con buses nuevos adquiridos para tal efecto, respecto de los cuales debe contar con un contrato de arrendamiento con opción de compra que lo habilite para usar dichos buses en la prestación de los servicios de transporte, y con buses usados derivados de la cesión de contratos de provisión. En cualquier caso, las Partes declaran que la adquisición de buses nuevos en los términos acá establecidos han sido determinantes para celebrar este contrato de concesión y que cualquier modificación a dichos términos le otorgan la facultad al Ministerio para caducar la concesión regulada en este Contrato.

El Concesionario deberá implementar, mantener y operar las zonas pagas obligatorias definidas en el Programa de Operación, como también, utilizar, operar y mantener los inmuebles destinados a terminales que se pongan a su disposición por parte del Ministerio, y los inmuebles adicionales destinados a terminales que el Concesionario considere necesarios para la correcta ejecución de los servicios de transporte, en caso de corresponder, como también la infraestructura de carga pertinente. Estas obligaciones también han sido determinantes para celebrar el presente contrato de concesión. Los terminales y las zonas pagas se precisan en el Apéndice N°12.

1.2.2 Actividades Conexas

El Concesionario podrá solicitar al MTT que lo autorice a ejecutar, desarrollar o prestar otras actividades conexas, por las que podrá cobrar y percibir, con quien así lo convenga, un precio. Se considerarán actividades conexas aquellas que resulten accesorias al presente contrato o que se relacionen con el objeto del mismo. Estas actividades no darán derecho a pago alguno con recursos provenientes del Sistema.

A título meramente ejemplar y no taxativo, son actividades conexas las siguientes:

i. Publicidad al interior y exterior de los buses. El espacio, dimensiones y características gráficas de la publicidad instalada al interior y exterior de los buses deberá ajustarse a las normas que al efecto dicte el Ministerio.

ii. Participación en sistemas de compensación y/o de permisos de emisión transables asociados al Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana, o a otras normativas vigentes, y en transacciones de créditos de carbono asociadas a acuerdo suscritos y aprobados por el Estado.

iii. Instalación, construcción, mantención y/o explotación de zonas pagas del Sistema, siempre que disponga de las autorizaciones que correspondan según la normativa vigente. Estas zonas pagas son adicionales a las establecidas en la cláusula 4.4.3.1. del presente contrato.

iv. Otras autorizadas por el Ministerio a solicitud del Concesionario.

La intención de ejecutar, desarrollar o prestar una o más actividades conexas deberá ser informada previamente al Administrador del Contrato con la debida antelación, considerando la naturaleza de la actividad conexa solicitada, el impacto que pueda generar en el Sistema, los antecedentes a revisar y el plazo de que dispone la autoridad para pronunciarse sobre la

solicitud. En cada caso, la solicitud de autorización para desarrollar una actividad conexa deberá ir acompañada de los antecedentes necesarios para que el Ministerio pueda pronunciarse. En el caso de las actividades descritas en el numeral i, los antecedentes deberán incluir prospectos, borradores o ideas generales del contenido de la publicidad a exhibirse en los buses y una declaración del solicitante que señale que la actividad se ajustará a la normativa vigente.

El Administrador del Contrato dispondrá de un plazo de hasta veinte (20) días hábiles para comunicar al Concesionario la aprobación de la actividad conexa solicitada, la necesidad de realizar ajustes o solicitar antecedentes, o su rechazo.

El Ministerio podrá rechazar actividades conexas cuando a su juicio atenten contra la moral, las buenas costumbres y/o el orden público; se relacionen con temas de política contingente, afecten la imagen del Sistema, aquellas que afecten la prestación de los servicios o importen una vulneración a la normativa aplicable y, en general, por cualquier causa fundada que impida su realización.

De autorizarse la actividad conexa solicitada, el Ministerio no tendrá ninguna responsabilidad por el resultado, consecuencias o efectos de dicha actividad conexa desarrollada o ejecutada por el Concesionario. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá dejar sin efecto la autorización para realizar actividades conexas, por las mismas razones señaladas en el párrafo precedente, y, en general, por cualquier causa fundada que desaconseje su realización.

1.3 NATURALEZA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN Y MARCO LEGAL APLICABLE

El presente contrato constituye una concesión administrativa que tiene por finalidad satisfacer un fin de interés público, y que, por tanto, se sujeta a un régimen de derecho público que se rige por los principios de legalidad, de regularidad y continuidad en su prestación, de mutabilidad del contrato (*ius variandi*), entre otros.

De este modo, el contrato de concesión se regirá por las normas, principios y procedimientos previstos en el derecho administrativo y por aquellas que regulan la actividad del transporte público de pasajeros, entre las cuales cabe mencionar las Leyes N°18.575, N°19.880, N°18.059, N°18.696, N°18.290, N°19.040 y N°20.378, en conjunto con los Decretos con Fuerza de Ley N°343, de 1953, y N°279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda; los Decretos Supremos N°212, de 1992 y N°122, de 1991, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; el Decreto Supremo N°142, de 2010, del Ministerio de Planificación; así como los demás reglamentos dictados conforme a dichos cuerpos legales; y, en lo que corresponda, por las normas de derecho privado.

Al Concesionario le son aplicables las disposiciones vigentes y las que se dicten en el futuro en relación con las condiciones de operación de los servicios de transporte remunerado de pasajeros y de utilización de vías, así como aquellas referidas al cumplimiento de normas técnicas y de emisión de contaminantes, las que serán consideradas como parte integrante del contrato de concesión.

1.4 DE LA NATURALEZA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

Las Partes declaran y aceptan que el servicio de transporte que prestará el Concesionario de conformidad al presente contrato de concesión es un servicio de utilidad pública, que se efectúa sobre bienes nacionales de uso público y por tanto sus cláusulas deben interpretarse privilegiando el bien común por sobre el interés particular, conforme a los principios establecidos en la cláusula 1.5 del presente contrato.

1.5 DE LOS PRINCIPIOS QUE ORIENTAN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN Y SU INTERPRETACIÓN

Los principios que inspiran la celebración y ejecución del presente contrato de concesión tienen por finalidad satisfacer el interés público y deberán propender a la prestación de un servicio de

transporte eficiente, seguro y de calidad y garantizarán la continuidad, regularidad, permanencia y seguridad de los servicios de transportes.

En concordancia con lo anterior, y sin perjuicio de la aplicación de las normas contenidas en el Título XIII del Libro IV del Código Civil, las Partes acuerdan los siguientes principios rectores que orientan la ejecución e interpretación del contrato de concesión:

1.5.1 Principio de rol coordinador del Sistema

El Ministerio, conforme lo establecido en la Ley N°18.696, debe propender a la prestación de un servicio eficiente, permanente, seguro y de calidad para el usuario. Para ello, el Ministerio ejercerá la calidad de ente regulador y, en ese contexto, se vinculará con el Concesionario en el marco del contrato de concesión.

En su calidad de ente regulador, al MTT le son propias las atribuciones establecidas en las leyes y reglamentos, entre las cuales destacan: (i) la dictación de las normas técnicas relativas a seguridad y contaminación; (ii) disponer, en los casos de congestión de las vías, de deterioro del medio ambiente o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos producto de la circulación vehicular, el uso de las vías para determinados tipos de vehículos o servicios; (iii) disponer de la administración provisional del servicio en los casos que la ley lo establezca; y (iv) modificar unilateralmente los contratos de concesión conforme a lo establecido en la Ley N°18.696, con el objeto de garantizar la continuidad, seguridad y eficiencia del servicio de transporte.

1.5.2 Principio de calidad de los servicios

La necesidad de transporte de la ciudad no sólo requiere que el servicio efectivamente se preste, que exista regularidad en el paso de los buses, que el bus se detenga en el paradero y que las personas usuarias puedan consiguientemente subirse al bus, o que el bus se encuentre en condiciones adecuadas para operar conforme los requerimientos de mantenimiento, mejorando tanto en la experiencia de viaje como la calidad de los vehículos que realizan el transporte.

Las obligaciones del Concesionario han sido orientadas en este contrato de concesión hacia la entrega de un servicio de calidad para los usuarios, mejorando los incentivos vinculados a la correcta prestación del servicio público concesionado y, en consecuencia, a una ejecución de los servicios acorde al Programa de Operación. Lo anterior, con el objeto de lograr un adecuado transporte de personas, considerando coberturas mínimas, tiempos de espera máximo y límites a las tasas de ocupación o hacinamiento en los buses, todos ellos, entendidos como aspectos relevantes en la calidad de viaje de los usuarios. Adicionalmente, para cautelar lo anterior, se han establecido indicadores que velan, en su conjunto, por el cumplimiento del estándar de calidad del servicio requerido, así como también respecto del correcto estado de conservación de los buses.

1.5.3 Principio de la participación activa del Concesionario

La prestación de los servicios materia del contrato debe ser realizada por el Concesionario, y las funciones de cada de una de las Partes se estructuran sobre la base de dicha definición.

Al Concesionario le corresponde, por tanto, una participación activa en la definición y ordenación de todos aquellos elementos que resulten necesarios para alcanzar una ejecución eficiente de los servicios que deba prestar de conformidad al contrato de concesión.

En ese contexto, el Concesionario deberá proponer al Ministerio las mejoras y/u optimizaciones que identifique en la prestación del servicio de transporte y que se encuentren en la esfera de sus atribuciones y obligaciones, con el objeto de entregar una mejor calidad de servicio, atender necesidades de transporte no cubiertas u otra razón relevante para la prestación del servicio de transporte, para el usuario o para la eficiencia del Sistema.

Asimismo, este principio identifica y radica en la figura del Concesionario la responsabilidad de organizar, regular y supervigilar el desarrollo de su actividad empresarial, teniendo en cuenta

el interés de los usuarios, sin perjuicio de la intervención que corresponda a las autoridades respectivas en materia de regulación, control de los servicios, fiscalización y mantención del orden público.

1.5.4 Principio de flexibilidad e integración

El transporte público constituye una actividad dinámica, que no se efectúa sobre bienes propios sino sobre bienes nacionales de uso público, en condiciones que hacen imposible prever todas las circunstancias que pueden acontecer, lo que obliga a contar con un grado de flexibilidad que asegure una adecuada capacidad de respuesta.

El contrato de concesión refleja dicha exigencia mediante el reconocimiento de la flexibilidad como mecanismo para, por una parte, ajustar las condiciones de operación a la cambiante realidad, y por otra, responder a los requerimientos de calidad de los usuarios. El contrato de concesión permite, entonces, que durante su ejecución, las Partes convengan las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de la ciudad. Del mismo modo, prevé que las Partes, de común acuerdo, integren el contrato de concesión mediante la incorporación de nuevos apéndices si fuere necesario.

También y de cara a la naturaleza jurídica del contrato, este principio sustenta las atribuciones del MTT para variar los términos y condiciones del contrato de manera unilateral, por razones de interés público, a efectos de tutelar y garantizar la satisfacción de las necesidades colectivas, en cuyo caso habrá lugar a una compensación económica para el Concesionario, en tanto se afecte el principio de equilibrio económico del contrato, que deje a resguardo sus derechos contractuales, según corresponda.

1.5.5 Principio de interrelación del Sistema

El contrato de concesión se inserta en el Sistema de Transporte Público Metropolitano, conformado por un conjunto de Operadores de Transporte y Proveedores de Servicios Complementarios. La supervisión del Sistema se encuentra radicada en el Ministerio.

El adecuado funcionamiento del Sistema supone una correcta integración de todos los actores y una coherencia entre los actos y contratos que lo conforman. Con dicho fin, los contratos de concesión, y de provisión de servicios complementarios, sus modificaciones, los demás instrumentos de regulación del transporte público de pasajeros, y todos aquellos que se suscriban entre los diferentes actores y que afecten o tengan la potencialidad de afectar los servicios y/o el Sistema, deberán contar con la aprobación del Ministerio o de las autoridades que lo sucedan en la administración y fiscalización de dichos actos y contratos. Para estos efectos, se entenderá por afectación de los servicios y/o Sistema, cualquier acto que produzca una alteración o mudanza de los servicios y/o Sistema, o que les imponga un gravamen o condición.

Este principio orienta, además, la celebración de cualquier otro acto o contrato. En consecuencia, el Concesionario deberá velar porque los actos o contratos que celebre sean coherentes con este principio.

1.5.6 Principio de colaboración y comunicación

Para lograr un funcionamiento armónico y eficiente del Sistema, se requiere coordinación, cooperación y comunicación fluida entre quienes lo componen, de modo de permitir al Concesionario una pronta y adecuada adopción de las decisiones estratégicas destinadas a la consecución de los objetivos y principios previstos en este contrato de concesión.

Asimismo, la información y declaraciones que el Concesionario deba proporcionar a la autoridad de conformidad a este contrato de concesión, constituyen una manifestación fundamental del principio de colaboración y comunicación, en tanto informan solemnemente al Ministerio acerca del estado de ejecución del contrato de concesión en un momento preestablecido y dan cuenta del resultado de la gestión operacional y económica alcanzada por el Concesionario.

1.5.7 Principio de continuidad de los servicios del Sistema

Corresponde al Ministerio, en su calidad de organismo rector en materia de tránsito y transporte público adoptar, de conformidad a la normativa vigente, las medidas y dictar las instrucciones que considere necesarias para asegurar la continuidad y disposición de los servicios de transporte y de los servicios complementarios requeridos para su adecuado funcionamiento.

En mérito de este principio, el presente contrato de concesión establece herramientas que resguardan la mantención y continuidad de los servicios de transporte al término del contrato, por cualquier causa que ello suceda.

Lo anterior es sin perjuicio de las facultades establecidas en el artículo 3° *terdecies*, de la Ley N°18.696, que faculta al Ministerio para adoptar las medidas necesarias con el propósito de garantizar la continuidad de la prestación del servicio público y resguardar los derechos de los usuarios de dichos servicios, así como los de los trabajadores del respectivo Concesionario, pudiendo requerir, por medio del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, el auxilio de la fuerza pública para obtener el íntegro cumplimiento de sus órdenes, instrucciones y resoluciones.

1.5.8 Principio de operación responsable de la empresa

El transporte público de pasajeros constituye un servicio público que impacta en la calidad de vida de sus usuarios y en el entorno de una comunidad. La prestación de este servicio por parte de la empresa, en consecuencia, debe respetar a las personas y al medio ambiente, y tener como orientación fundamental el bien común.

Las Partes reconocen la necesidad de armonizar las prácticas, estrategias y sistemas de gestión empresarial con la dimensión social y ambiental.

1.5.9 Principio de condición prevaleciente

El Concesionario declara conocer y aceptar que deberá prestar servicios de transporte en el área regulada y dicha circunstancia deberá considerarse para el cumplimiento de las obligaciones que el contrato impone a las Partes. El Concesionario declara conocer las características y condiciones de las vías que conforman el área regulada y renuncia, por tanto, a cualquier reclamo o indemnización derivado de dicha circunstancia.

1.5.10 Principio de control activo sobre la evasión

De conformidad al artículo 88 del D.F.L. N°1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, el pago de la tarifa por parte de los pasajeros es una obligación legal, cuya contravención, esto es, utilizar los servicios de transporte público remunerado de pasajeros sin pagar la tarifa correspondiente, está sancionada como una infracción grave. Adicionalmente, el artículo 88 quáter del mismo cuerpo normativo establece que los concesionarios de uso de vías podrán constatar el cumplimiento de la obligación del pago de la tarifa por parte de los pasajeros.

Por su parte, el financiamiento del Sistema se basa, entre otros aspectos, en el cumplimiento de esta obligación, por lo que la disminución de la evasión constituye una prioridad que se manifiesta en la implementación de diversas medidas desarrolladas sobre la base de la coordinación de todos los actores del Sistema, dirigidas a reducir la conducta de no pago de la tarifa.

En este contexto, al Concesionario le corresponde tener una participación activa en el control de la evasión, por lo que deberá realizar todas las gestiones que se estimen adecuadas para la disminución y prevención de la evasión, conforme a la normativa legal y reglamentaria aplicable.

En ese sentido, el presente contrato de concesión incorpora mecanismos y acciones que incentivan y encausan el cumplimiento de esta labor, tales como, la implementación de zonas de pago extra vehicular adicionales al mínimo exigido como obligatorio y el pago por reducción de índices de evasión. El Concesionario, deberá procurar siempre desarrollar las gestiones necesarias para el control de la evasión en sus servicios de transporte, pudiendo implementar distintas medidas con dicho fin, tales como, la implementación de validadores en las puertas traseras de los buses, entre otras.

1.5.11 Mercado regulado

El Sistema de Transporte Público Metropolitano opera sobre la base de concesiones de uso de vías otorgadas al amparo de lo dispuesto en la Ley N°18.696, de manera tal que el acceso a la actividad de transporte público de pasajeros prestada con buses en la provincia de Santiago, y en las comunas de San Bernardo y Puente Alto se encuentra restringido, y su desarrollo regulado en los términos previstos en los respectivos contratos de concesión, condiciones de operación, perímetros de exclusión u otra modalidad equivalente, así como en la normativa vigente.

1.5.12 Principio de la anticorrupción y del respeto por la libre competencia.

En sus operaciones, las Partes deberán cumplir con todas las leyes y políticas de anticorrupción vigentes, así como aquellas que velan por una libre y sana competencia entre los actores del mercado. Las Partes deberán evitar cualquier conducta que pueda contradecir la normativa aplicable en la materia, lo que incluye tanto las acciones del Concesionario como las de cualquiera de sus ejecutivos, directores, colaboradores, empleados, agentes o representantes.

1.5.13 Principio de equidad de género

Dado que la movilidad es un aspecto central en la vida de las personas y permite el ejercicio de sus derechos, los servicios de transporte deberán considerar las brechas e inequidades de género existentes, velando por responder a los distintos requerimientos de movilidad que tienen las personas de distinto género en relación a su rol social. Por ello, el Concesionario deberá responder a las necesidades que surgen en los viajes por motivos de cuidado, realizados mayoritariamente por mujeres y que tienen características, propósitos y patrones distintos de movilidad, requiriendo de condiciones de accesibilidad, horarios y trazados acordes con estas tareas. De igual forma, la prestación del servicio velará por reducir las inequidades que surgen de la desigual experiencia de viaje que tienen las personas usuarias de acuerdo a su género, ofreciendo un servicio que otorgue comodidad y seguridad tanto vial, como ante delitos.

1.5.14 Principio de inclusión social

Los servicios de transporte deberán ser accesibles para la diversidad de las personas usuarias con el fin de permitir su acceso a las distintas oportunidades y servicios que ofrece la ciudad, en igualdad de condiciones.

Por ello, corresponde al Concesionario proveer las condiciones necesarias para permitir la inclusión social, especialmente en lo que se refiere a aquellos componentes o elementos que afecten el ejercicio de la movilidad segura para personas con discapacidad y movilidad reducida, temporal o permanente, de las mujeres y niñas y personas mayores. Se propenderá a garantizar una atención de calidad, acceso a la oferta, mantención de los buses u otras medidas necesarias para su óptima inclusión social.

1.5.15 Principio de seguridad vial

La prestación del servicio debe tener como principio la seguridad vial, cuyo fundamento básico es la prevención de siniestros de tránsito promoviendo la seguridad para todos los modos que conviven en el espacio urbano con particular énfasis en una buena convivencia del transporte público mayor con modos vulnerables como peatones, personas en bicicleta, y otros ciclos y conductores de motocicleta.

Asimismo, desde una perspectiva sistémica se debe considerar una serie de elementos como mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos, el cumplimiento de las normativas de tránsito y seguridad vial, la formación, capacitación y sensibilización del personal, el seguimiento y control de la velocidad, la incorporación de tecnologías y la implementación de medidas de seguridad, asociadas a la prestación de servicio, tanto para pasajeros como para peatones y otros modos de transporte.

1.5.16 Principio de importancia del rol de conducción

La labor de conducción constituye un elemento central para la seguridad y calidad de servicio. El personal de conducción es la cara visible del Sistema para los millones de personas usuarias que lo utilizan diariamente, lo que incide directamente en la percepción de calidad de servicio. Por lo anterior, el Concesionario deberá realizar todas las acciones que permitan visibilizar este principio durante la ejecución del contrato a través de capacitaciones permanentes al personal de conducción sobre el estándar de atención de las personas usuarias, respeto y límites, seguridad, conducción adecuada, entre otras. Asimismo, el prestador de servicios deberá diseñar y generar incentivos que atraigan a más personas adecuadas para la correcta prestación de los servicios y crear ambientes de respeto hacia el personal de conducción que permitan valorar su rol y relevar su calidad de autoridad dentro del Sistema.

1.6 COEXISTENCIA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN CON OTRAS CONCESIONES DE USO DE VÍAS O MODALIDADES EQUIVALENTES Y CONTRATOS DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

El presente contrato coexistirá con otros contratos de concesión, condiciones de operación, perímetros de exclusión u otras modalidades equivalentes, actuales o futuras, y otros instrumentos jurídicos necesarios para la operación del Sistema, con otros Operadores de Buses, Operadores de Transporte y con Proveedores de Servicios Complementarios. Esta circunstancia se declara expresamente conocida y aceptada por el Concesionario.

1.7 DE LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS Y SU INTEGRACIÓN AL SISTEMA

El Sistema de Transporte Público Metropolitano comprende, como condición necesaria para su funcionamiento, la existencia de los siguientes servicios complementarios:

i. Emisión y comercialización del medio de acceso.

ii. Provisión de la red de carga del medio de acceso.

iii. Comercialización, provisión e instalación de los equipamientos necesarios para la validación y registro de las etapas de viaje.

iv. Administración de los recursos monetarios necesarios para el pago de la prestación de los servicios de transporte y servicios complementarios, y distribución de éstos entre los diversos integrantes del Sistema.

v. Captura, procesamiento y distribución de la información de validación y posicionamiento generada por los servicios de transporte, necesarios para la gestión operativa del Sistema.

vi. Provisión o Suministro de buses.

vii. Otros servicios complementarios que el Ministerio contrate o disponga, de conformidad con la normativa vigente.

Estos servicios complementarios serán provistos por una o más personas definidas por el Ministerio, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley N°18.696. La denominación de quienes

presten estos servicios complementarios, así como las definiciones técnicas requeridas, se ajustarán a lo que determinen sus respectivos contratos, y su regulación recogerá el funcionamiento integrado entre los servicios complementarios y aquellos previstos en este contrato de concesión.

Como condición para la operación del servicio de transporte, el Concesionario deberá suscribir los contratos relativos a los servicios enumerados precedentemente, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice N°9 -los que, una vez suscritos, para todos los efectos legales se entenderán formar parte del presente instrumento como contratos accesorios-. El Concesionario deberá suscribir el (los) contrato(s) con el (los) proveedor(es) de servicios complementarios que le instruya el Ministerio, en los términos que éste especifique y dentro del plazo prudencial que establezca el Ministerio, el que en ningún caso será menor a diez (10) días hábiles. Además, el Concesionario deberá aceptar, mediante la suscripción del correspondiente instrumento jurídico, las cesiones de los contratos de provisión de buses que el Ministerio le instruya, y suscribir los contratos para la disponibilización de los inmuebles que servirán de terminales de buses, cuyos textos tipo están contenidos en el Apéndice N°9. La modificación de todos los contratos referidos sólo podrá hacerse, y por tanto producirá efecto, previa autorización del Ministerio.

Si en el futuro se requiriere la celebración de más contratos entre el Concesionario y los proveedores de servicios complementarios, o bien, si el Ministerio, en uso de sus atribuciones, reemplazare a uno o más proveedores de servicios complementarios y, como consecuencia de ello, resultare necesaria la suscripción de nuevo(s) contrato(s) entre el Concesionario y el (los) proveedor(es) de dicho(s) servicio(s) complementario(s), el Concesionario dispondrá de un plazo razonable –que en ningún caso será menor a quince (15) días hábiles contados desde la notificación correspondiente– para la revisión del (los) contrato(s) y para el envío de sus comentarios, los cuales podrán ser considerados por el Ministerio para la definición final del texto del (los) contrato(s) que deba(n) celebrarse de conformidad con este párrafo. El Concesionario deberá suscribir el (los) contrato(s) con el (los) proveedor(es) de servicios complementarios que le instruya el Ministerio, en los términos que éste especifique y dentro del plazo prudencial que establezca el Ministerio, el que en ningún caso será menor a diez (10) días hábiles contados desde la notificación de la instrucción. En estos casos, podría tener lugar el proceso de revisión regulado en la cláusula 5.4, de cumplirse las condiciones allí señaladas. De ser así, los resultados que dicha revisión arrojare serían aplicables desde la fecha en que se suscriba íntegramente y a satisfacción del Ministerio, el o los respectivos contratos con los proveedores de servicios complementarios.

1.8 VIGENCIA Y PLAZO DEL CONTRATO

1.8.1 Vigencia del contrato de concesión

El presente contrato de concesión es *ad-referendum* y, en consecuencia, entrará en vigencia a partir de la total tramitación del acto administrativo que lo apruebe.

No obstante, en casos debidamente calificados y para el solo efecto de resguardar la continuidad de los servicios de transporte, las Partes podrán anticipar la ejecución de una o más de las actividades comprendidas en el contrato, pero los pagos correspondientes solo se efectuarán una vez que éste entre en vigor.

1.8.2 Plazo del contrato de concesión

El plazo del contrato de concesión será de diez años contados desde el término del periodo de transición de los servicios, según lo dispuesto en la cláusula 4.1. de este contrato.

El plazo del contrato podrá variar en razón del desempeño del Concesionario según lo dispuesto en la cláusula 1.8.2.1, la prórroga del plazo por continuidad de los servicios prevista en la cláusula 1.8.2.2, y las causales de terminación anticipada contempladas en la cláusula 9 del contrato.

1.8.2.1 Revisión del plazo del contrato de concesión

El plazo del contrato de concesión podrá reducirse si revisado el desempeño del Concesionario en la oportunidad que se indica a continuación, este no cumpliese los requerimientos establecidos en esta cláusula, de acuerdo a lo siguiente.

La instancia de revisión se realizará en el septuagésimo segundo (72) mes contado desde el término del periodo de transición. Si el Concesionario cumple los requerimientos mínimos establecidos para la revisión, su concesión continuará vigente hasta completar el plazo de 10 años. Si el Concesionario no cumple los requerimientos mínimos de desempeño establecidos, la concesión terminará en el plazo de 7 años contados desde el término del periodo de transición.

En caso de que el Concesionario hubiese cumplido con los requisitos de la revisión referida precedentemente, en el centésimo octavo (108) mes contado desde el término del periodo de transición, el Ministerio podrá realizar una nueva revisión que podrá dar lugar a una extensión del plazo del contrato de hasta cuatro (4) años, contados desde el término del plazo original de 10 años. Lo anterior, en la medida que el Ministerio determine la conveniencia para el Sistema de realizar esta revisión y otorgar esta eventual extensión.

De esta forma, los contratos podrán tener un plazo mínimo de siete (7) años y un plazo máximo de catorce (14) años, contados desde el término del periodo de transición.

Lo anterior, se resume en la siguiente tabla:

Tabla 1: Revisión del plazo del contrato

Instancia de Revisión	Resultado de revisión	Plazo de la Concesión
72° mes	Incumplimiento requisitos	7 años
	Cumplimiento requisitos	10 años
108° mes	Incumplimiento requisitos	10 años
	Cumplimiento requisitos	Hasta 14 años

La revisión del plazo de concesión al septuagésimo segundo (72) mes estará sujeta al cumplimiento de los requerimientos que se establecen a continuación y considerará los resultados de la operación del Concesionario correspondientes a los treinta y seis (36) meses previos al inicio de la revisión. En este sentido, el Ministerio podrá reducir el plazo de la concesión si:

i. El promedio simple de los resultados mensuales del Índice de Cumplimiento de Frecuencia y Plazas, descrito en la cláusula 5.3.1.6.1, es igual o menor al valor EC_{ICFP1}, definido en la ficha técnica del contrato; o,

ii. El promedio simple del porcentaje mensual de buses cuyas certificaciones de mantenimiento hayan sido aprobadas, según lo indicado en el Apéndice N°4, es igual o menor al valor $EC_{Certificación}$, definido en la ficha técnica del contrato.

Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio también podrá reducir el plazo de la concesión si se verifican al menos tres (3) de las siguientes condiciones:

i. El promedio simple de los resultados mensuales del Indicador de Calidad de Atención, descrito en el apartado E del Apéndice N°6, es menor en un EC_{ICA} al valor X_{ICA2}^{max} definido en la ficha técnica.

ii. El promedio simple de los resultados mensuales del Indicador de Espera descrito en el apartado D.2 del Apéndice N°6, es menor en un EC_{IE} al valor X_{IE2}^{max}, ambos valores definidos en la ficha técnica.

iii. El promedio simple de los resultados mensuales del Indicador de Puntualidad descrito en el apartado D.3 del Apéndice N°6, es menor en un EC_{IP} al valor X_{IP2}^{max}, ambos valores definidos en la ficha técnica.

iv. El ochenta y cinco por ciento (85%) de los servicios-sentidos-periodo-mes, considerando solo días laborales, tiene un índice $ICFP_{spT}$, descrito en la cláusula 5.3.1.6.1, menor al valor EC_{ICFP2} definido en la ficha técnica.

v. El promedio simple de las expediciones mensuales no válidas (y por tanto no pagadas) por no detención en puntos de parada de conformidad a lo dispuesto en el apartado 1 del Apéndice N°6, es mayor al valor $EC_{Detención}$ definido en la ficha técnica.

vi. Presentar aumentos de evasión de más de $EC_{Evasión}$ respecto de la evasión base E_0 establecida de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 5.3.1.8.7, en cualquiera de las mediciones a las que se refiere la cláusula 5.3.1.8.7, que se realicen en el periodo de treinta y seis (36) meses señalados para la revisión.

vii. De acuerdo con el promedio de la información entregada en los cuatro últimos informes trimestrales a que hace referencia el literal d. de la cláusula 8.1 del contrato de concesión, contar con un porcentaje inferior de personal femenino en el personal de conducción, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°8.

Los valores de EC_{ICFP1}, $EC_{Certificación}$, EC_{ICA}, EC_{IE}, EC_{IP}, EC_{ICFP2}, $EC_{Detención}$ y $EC_{Evasión}$ se encuentran definidos en la ficha técnica del Contrato, y podrán ser modificados fundadamente por el MTT, mediante un oficio del Administrador de Contrato, notificado a más tardar treinta y seis (36) meses antes de la revisión. Dicha modificación será de aplicación general, esto es, respecto de todos los Operadores de Buses que cuenten con una cláusula equivalente a la aquí regulada.

La revisión del plazo de concesión al centésimo octavo (108) mes estará sujeta al cumplimiento de los requerimientos que se establecen a continuación y considerará los resultados de la operación del Concesionario correspondientes a los treinta (30) meses previos al inicio de la revisión. En este sentido, el Ministerio podrá extender el plazo de la concesión si:

i. El promedio simple de los resultados mensuales del Índice de Cumplimiento de Frecuencia y Plazas, descrito en la cláusula 5.3.1.6.1, es igual o mayor al valor EC_{ICFP1}, definido en la ficha técnica; y,

ii. El promedio simple del porcentaje mensual de buses cuyas certificaciones de mantenimiento hayan sido aprobadas, según lo indicado en el Apéndice N°4, es igual o mayor al valor $EC_{Certificación}$, definido en la ficha técnica.

Adicionalmente, para la procedencia de la extensión, el Concesionario deberá cumplir con, al menos, cinco (5) de los siguientes requerimientos:

i. El promedio simple de los resultados mensuales del Indicador de Calidad de Atención, descrito en el apartado E del Apéndice N°6, es igual o mayor en un EC_{ICA} al valor X_{ICA2}^{max} definido en la ficha técnica.

ii. El promedio simple de los resultados mensuales del Indicador de Espera descrito en el apartado D.2 del Apéndice N°6, es igual o mayor en un EC_{IE} al valor X_{IE2}^{max}, ambos valores definidos en la ficha técnica.

iii. El promedio simple de los resultados mensuales del Indicador de Puntualidad descrito en el apartado D.3 del Apéndice N°6, es igual o mayor en un EC_{IP} al valor X_{IP2}^{max}, ambos valores definidos en la ficha técnica.

iv. El ochenta y cinco por ciento (85%) de los servicios-sentidos-periodo-mes, considerando solo días laborales, tiene un índice $ICFP_{spT}$, descrito en la cláusula 5.3.1.6.1, igual o mayor al valor EC_{ICFP2} definido en la ficha técnica.

v. El promedio simple de las expediciones mensuales no válidas (y por tanto no pagadas) por no detención en puntos de parada de conformidad a lo dispuesto en el apartado I del Apéndice N°6, es menor o igual al valor $EC_{Detención}$ definido en la ficha técnica.

vi. No presentar aumentos de evasión de más de $EC_{Evasión}$ respecto de la evasión base E_0 establecida de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 5.3.1.8.7, en cualquiera de las mediciones a las que se refiere la cláusula 5.3.1.8.7, que se realicen en el periodo de treinta (30) meses señalados para la revisión.

vii. De acuerdo con el promedio de la información entregada en los cuatro últimos informes trimestrales a que hace referencia el literal d. de la cláusula 8.1 del contrato de concesión, contar con un porcentaje de personal femenino en el personal de conducción, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°8.

Los valores de EC_{ICFP1}, $EC_{Certificación}$, EC_{ICA}, EC_{IE}, EC_{IP}, EC_{ICFP2}, $EC_{Detención}$ y $EC_{Evasión}$ se encuentran definidos en la ficha técnica del Contrato, y podrán ser modificados fundadamente por el MTT, mediante un oficio del Administrador de Contrato, notificado a más tardar treinta y un (31) meses antes de la siguiente revisión.

Junto con lo anterior, para determinar la extensión del plazo de la concesión, el Ministerio deberá revisar el correcto estado de conservación de los buses, atendida su antigüedad y uso, así como el estado de las baterías. Con este fin, se realizará un proceso de revisión que deberá ser ejecutado por el MTT y/o por un tercero determinado por el MTT, y que concluirá con la emisión de un informe. El costo de este proceso será de cargo del Concesionario y se llevará cabo de conformidad a lo dispuesto en el apartado C.3 del Apéndice N°4. El plazo de concesión se extenderá en la medida que los resultados del proceso referido den cuenta de que los buses y sus respectivas baterías pueden seguir operando sin problemas en el Sistema, por el periodo que en dicho informe se indique y según lo determine el Ministerio conforme a las necesidades del Sistema, con un plazo máximo de extensión de cuatro (4) años. En caso de que el Ministerio considere que el Concesionario cumple con los requerimientos descritos, extenderá el plazo de la concesión y extenderá la vida útil de los buses por el mismo periodo. La extensión del plazo del contrato es obligatoria para el Concesionario, no obstante, esta podrá dar lugar al proceso regulado en la cláusula 5.4 del presente instrumento.

Las modificaciones del plazo del contrato de concesión producto de los referidos procesos de revisión se sancionarán mediante el correspondiente acto administrativo.

En caso de que, durante el periodo que transcurra entre la notificación del acto administrativo que determine la extensión del plazo del contrato y el inicio de la misma, el Concesionario dejase de cumplir con los requerimientos para dicha extensión, el Ministerio dejará sin efecto la referida extensión.

1.8.2.2 Prórroga por razones de continuidad de los servicios

De manera excepcional, por razones de interés público y buen servicio, el plazo del contrato podrá prorrogarse por una vez en caso de que, verificado alguno de los supuestos establecidos en el inciso segundo del artículo 3° de la Ley N°18.696, no resulte posible iniciar la prestación de los nuevos servicios licitados. El plazo de prórroga no podrá ser superior a dieciocho (18) meses, el que deberá ser cumplido por el Concesionario en los mismos términos y condiciones que se indican en el presente contrato y sus apéndices.

1.9 CESIÓN DE LA CONCESIÓN

El Concesionario podrá ceder total o parcialmente el contrato de concesión, previa autorización por escrito del Ministerio. La cesión del contrato sólo podrá hacerse a una o más personas

jurídicas que cumplan las condiciones y requisitos exigibles al Concesionario para la prestación de los servicios, de conformidad a este contrato.

Para estos efectos, el Concesionario deberá presentar una solicitud al MTT, en la que se individualice a él o los cesionarios y las razones y circunstancias de la cesión. Junto con ello, deberá acompañar toda la documentación necesaria para la resolución de la solicitud, así como toda aquella que requiera el Ministerio.

El MTT exigirá una garantía de seriedad a él o los cesionarios, que deberá cumplir los requisitos que se establecen en las bases de licitación para la garantía de seriedad de la oferta, según corresponda, la que se deberá acompañar a la solicitud de cesión.

La autorización para ceder el contrato o su rechazo se hará mediante resolución fundada del MTT, dictada en el plazo máximo de ciento cincuenta (150) días a contar del ingreso de la solicitud a la oficina de partes del DTPM. La garantía de seriedad de la cesión será devuelta a él o los cesionarios en el plazo de treinta (30) días contados desde la notificación de la resolución que deniegue o autorice la solicitud, y en este último caso, siempre y cuando la garantía de fiel cumplimiento del contrato y la de cumplimiento de obligaciones laborales hayan sido recibidas a entera conformidad del MTT, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 10 del contrato. El Ministerio podrá rechazar la autorización por razones de interés público, de buen servicio, y, en general, por los motivos fundados que estime pertinentes.

Una vez verificada la cesión en los términos previstos en esta cláusula, efectuados los pagos, descuentos y multas devengadas a que hubiere lugar, y recibidas las garantías señaladas por parte de él o los cesionarios a entera satisfacción del Ministerio, éste procederá a devolver a la sociedad cedente, dentro de los siguientes quince (15) días hábiles, las garantías entregadas, según corresponda.

CLÁUSULA 2. DEL MINISTERIO

2.1 ATRIBUCIONES

La potestad legal para ejercer la ordenación del tránsito y transporte que se efectúa en las calles y caminos de nuestro país corresponde en la actualidad al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Para afrontar eficazmente las distintas problemáticas vinculadas a esta actividad, las Leyes N°18.059, N°18.696, N°18.290, N°19.040 y N°20.378, en conjunto con los Decretos con Fuerza de Ley N°343, de 1953, del Ministerio de Hacienda y N°279, de 1960, entre otros, han dotado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de un marco normativo amplio y flexible.

Sin perjuicio de las demás atribuciones que el ordenamiento jurídico confiere al Ministerio y a lo contemplado en este contrato de concesión, corresponde a éste:

2.1.1. Regular los servicios de transporte público de pasajeros;

2.1.2. Definir el estándar de calidad para la prestación de los servicios;

2.1.3. Supervigilar a los Operadores de Transporte y Proveedores de Servicios Complementarios y desarrollar labores orientadas a asegurar la correcta ejecución de los servicios, sin perjuicio de las facultades de fiscalización que correspondan a otras entidades competentes;

2.1.4. Aplicar los descuentos y sanciones que correspondan, de conformidad a lo dispuesto en los Apéndices N°6 y N°7 del presente contrato de concesión;

2.1.5. Instruir modificaciones unilaterales al contrato de concesión, a efectos de garantizar la continuidad, seguridad y eficiencia del servicio de transporte, o por otras razones de interés público debidamente fundadas. El Ministerio podrá modificar unilateralmente el contrato en los siguientes casos: (i) Cuando, por así exigirlo el interés público, se requiera implementar adecuaciones en la prestación de los servicios que permitan satisfacer necesidades contingentes y de interés general de los usuarios de transporte, como por ejemplo cuando se incorporen otros modos de transporte u Operadores de Transporte que impliquen ajustes a las concesiones otorgadas; (ii) Cuando se verifiquen hechos o circunstancias en la administración del contrato de concesión o en la prestación de los servicios que impliquen un riesgo o afectación para su continuidad o la seguridad de los usuarios, y en tanto la medida a adoptar resulte idónea y proporcionada para resguardar los derechos de los usuarios del Sistema y no implique únicamente mejorar o aumentar los ingresos de algún Operador de Transporte; (iii) Cuando exista un incumplimiento grave y reiterado de las normas laborales y de seguridad social por parte del Concesionario. Ello, siempre y cuando la modificación a efectuar se requiera para subsanar el o los incumplimientos, y resguardar los derechos de los trabajadores y; (iv) Cuando, a juicio de la autoridad competente, el Concesionario no disponga de condiciones de seguridad e higiene que, en atención a la naturaleza de las actividades desempeñadas, sean necesarias para el correcto desempeño de sus trabajadores, y haya sido, producto de dicha circunstancia, sancionado en cinco (5) o más oportunidades, dentro de un año calendario, mediante sentencia firme o ejecutoriada. La modificación a efectuar será procedente siempre y cuando sea necesaria para cumplir con las condiciones de seguridad e higiene que haya establecido la autoridad competente de conformidad con la ley, previo informe de ésta.

En el caso que se utilice la presente facultad, se deberá mantener el equilibrio económico del contrato en los términos dispuestos en la cláusula 5.4, de cumplirse las condiciones allí señaladas, salvo respecto de los numerales (iii) y (iv) de la presente cláusula, los que no darán lugar a revisión excepcional. Las modificaciones unilaterales que se establezcan deberán ser cumplidas por el Concesionario en los

plazos establecidos por el Ministerio, y no podrán alterar la naturaleza de las prestaciones del contrato, esto es, que se trate de servicios de transporte. En todo caso, las instrucciones que produzcan alteraciones o cambios relevantes que se realicen dentro de los márgenes que autoriza el presente contrato, no se considerarán como modificaciones unilaterales;

2.1.6. Instruir al Concesionario la adquisición de bienes y/o la contratación o prestación de servicios para el Sistema, cuyos costos serán cubiertos con los recursos del Sistema, con un tope total anual de 50.000 UF (cincuenta mil Unidades de Fomento). Los costos serán avaluados y pagados de acuerdo con lo establecido en la cláusula 5.3.1.8.9 del presente contrato. Los bienes adquiridos en cumplimiento de esta obligación quedarán a disposición del Sistema una vez terminada la concesión, salvo que el MTT autorice expresamente su retiro por parte del Concesionario, en caso de que estos bienes ya no sean de utilidad, como por ejemplo por razones de obsolescencia tecnológica;

2.1.7. Exigir al Concesionario la información que considere necesaria para verificar la correcta ejecución del contrato e inspeccionar el cumplimiento del mismo y del Sistema en general; y,

2.1.8. Coordinar a los diferentes actores del Sistema.

El Ministerio podrá ejercer algunas de estas atribuciones, en los casos en que sea procedente, a través de distintas entidades, tales como la DTPM, el Administrador de Contrato, el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV), el Centro de Monitoreo de Buses (CMB), o las entidades que los reemplacen, así como también, podrá designar a terceros para que realicen labores de apoyo, de conformidad a la normativa vigente.

2.2 DEL ADMINISTRADOR DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Dentro del plazo de diez (10) días hábiles contados desde la suscripción del presente contrato de concesión, el Ministerio nombrará un Administrador de Contrato, cuyas atribuciones se exponen en la cláusula siguiente. La resolución que nombre al Administrador de Contrato designará a un suplente, quien actuará en caso de impedimento del titular, sin tener que acreditar por otro medio esta condición ante terceros.

2.3 FUNCIONES DEL ADMINISTRADOR DE CONTRATO

Corresponde al Ministerio supervisar, controlar y fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones que el contrato impone al Concesionario.

Sin perjuicio de las demás atribuciones legales que el Ministerio posea en conformidad a la normativa legal vigente, éste podrá ejercer, a través del Administrador de Contrato, las siguientes funciones:

2.3.1. Supervisar técnica y administrativamente la ejecución del presente contrato de concesión.

2.3.2. Verificar el cumplimiento de los niveles de servicio y en general, de las condiciones de ejecución del presente contrato de concesión, de conformidad a los estándares establecidos en este instrumento.

2.3.3. Exigir al Concesionario la información operativa, económica y/o técnica que considere necesaria, siempre que se encuentre relacionada con la prestación del servicio objeto de este contrato. También podrá exigir información respecto a la malla societaria, empresas relacionadas o grupo empresarial del Concesionario.

2.3.4. Supervisar la correcta y oportuna entrega de la información solicitada de acuerdo con la cláusula 8.1 del presente contrato.

2.3.5. Exigir al Concesionario el acceso de personal de fiscalización y/o al personal de apoyo a quien el Administrador del Contrato designe, a los buses, zonas pagas, terminales, talleres de mantenimiento y demás bienes o instalaciones que emplee el Concesionario para el desarrollo de los servicios objeto del presente contrato de concesión, con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el contrato, así como del cumplimiento de la normativa vigente.

2.3.6. Impartir al Concesionario las instrucciones que se requieran para velar por la calidad y continuidad de los servicios dentro del marco del presente contrato de concesión, y para su correcta ejecución.

2.3.7. Recopilar y sistematizar la información relativa al funcionamiento del Sistema que permita al Ministerio proyectar, diseñar y planificar el mejoramiento continuo de los servicios de transporte. Con dicho objeto podrá instruir a los concesionarios para que entreguen la información recopilada o sistematizada por ellos o, en su defecto podrá extraerla directamente de las instalaciones o buses.

2.3.8. Efectuar los análisis necesarios y pronunciarse, de conformidad con la normativa vigente y el presente contrato, sobre las propuestas de mejoramiento de los servicios que realice el Concesionario.

2.3.9. Coordinar y gestionar con otros organismos de la Administración del Estado, en el marco de sus atribuciones, las medidas que estime necesarias para velar por la mejor prestación de los servicios.

2.3.10. Instar por la correcta ejecución del presente contrato de concesión, apoyar al Concesionario y proponer acciones que contribuyan a una mejora continua de la calidad del servicio.

2.3.11. Desarrollar labores de control y seguimiento del cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente contrato de concesión.

2.3.12. Informar periódicamente al Concesionario del grado y nivel de cumplimiento de las variables, índices e indicadores previstos para calcular el pago al Concesionario según lo establecido en el presente contrato de concesión.

2.3.13. Poner a disposición del Concesionario la información que obre en poder del Ministerio, y que el Concesionario pueda razonablemente requerir para la mejor ejecución del presente contrato de concesión y para velar por la calidad de los servicios prestados, siempre que dicha información sea susceptible de entregar, de conformidad a la normativa vigente.

2.3.14. Determinar, sobre la base de la información proporcionada por el prestador de servicios complementarios que corresponda, el monto y la procedencia de los pagos que deben realizarse al Concesionario en virtud de este contrato de concesión, e informar de ello periódicamente al Concesionario.

2.3.15. Revisar los documentos que, de conformidad al presente contrato de concesión, deba presentar el Concesionario, solicitar aclaraciones o enmiendas, así como aprobar, rechazar o emitir observaciones, según corresponda.

2.3.16. Brindar asistencia al Concesionario mediante el establecimiento de mesas técnicas de trabajo, individuales o colectivas con otros actores del Sistema, orientadas al cumplimiento de los fines previstos en el presente contrato de concesión. Esta asistencia no limitará o restringirá la responsabilidad del Concesionario por la correcta y adecuada prestación de los servicios comprometidos de conformidad al presente contrato de concesión.

2.3.17. Realizar diagnósticos sobre la ejecución del presente contrato de concesión y proponer a la Subsecretaría de Transportes las modificaciones que corresponda.

2.3.18. Proponer a la Subsecretaría de Transportes la aplicación de las sanciones establecidas en el presente contrato de concesión, en caso de que no se haya otorgado un periodo de cura.

2.3.19. Llevar el registro de las comunicaciones entre las Partes.

2.3.20. Integrar mesas de trabajo y equipos de coordinación de contingencias.

2.3.21. Supervisar todas aquellas obligaciones que se deriven de la ejecución del presente contrato de concesión.

2.3.22. Cualquiera otra establecida en el presente contrato de concesión.

CLÁUSULA 3. DEL CONCESIONARIO

3.1 DECLARACIONES DEL CONCESIONARIO

El Concesionario declara que las siguientes afirmaciones son ciertas y correctas a la fecha de firma del contrato y se obliga a garantizar que seguirán siéndolo durante toda su vigencia, salvo que su modificación se autorice previa y expresamente por el MTT o que sea consecuencia del cumplimiento de una obligación legal:

3.1.1. El Concesionario es una sociedad constituida y vigente de conformidad con las leyes chilenas, con domicilio social en la ciudad de Santiago, de giro exclusivo, cuyo objeto social es "La prestación del servicio público de transporte urbano remunerado de pasajeros mediante buses en el Sistema de Transporte Público Metropolitano, así como la prestación de las demás actividades conexas al contrato de concesión de uso de vías".

3.1.2. El Concesionario se rige por las normas de las sociedades anónimas, de conformidad al artículo segundo de la Ley N°18.046 y al artículo séptimo de la Ley N°18.045.

3.1.3. El Concesionario y sus accionistas no se encuentran relacionados, en los términos del artículo 100 de la Ley N°18.045, con las sociedades que prestan o presten servicios complementarios.

3.1.4. El Concesionario no mantiene una condena vigente de prohibición de contratar a cualquier título con órganos o empresas del Estado o con empresas o asociaciones en que éste tenga participación mayoritaria; así como la prohibición de adjudicarse cualquier concesión otorgada por el Estado, conforme al artículo 10 de la Ley N°20.393, que "Establece la responsabilidad penal de las personas jurídicas en los delitos que indica", mediante sentencia judicial ejecutoriada.

3.1.5. El Concesionario no mantiene una condena vigente de prohibición de contratar a cualquier título con órganos de la administración centralizada o descentralizada del Estado, con organismos autónomos o con instituciones, organismos, empresas o servicios en los que el Estado efectúe aportes, con el Congreso Nacional y el Poder Judicial, así como la prohibición de adjudicarse cualquier concesión otorgada por el Estado, por conductas previstas en la letra a) del artículo 3º del Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 2004, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley Nº211, de 1973, que "Fija normas para la defensa de la libre competencia", acorde con lo establecido en el artículo 26 inciso 2° letra d) del mismo cuerpo legal.

3.1.6. El Concesionario tiene y mantendrá durante toda la vigencia de la concesión, un capital social suscrito no inferior al valor denominado Capital Social que se establece en la ficha técnica y declara que a la fecha de constitución de la sociedad el capital social suscrito y pagado ascendía como mínimo al valor denominado Capital Pagado que se establece en la ficha técnica. El saldo que reste por pagar del Capital Social deberá enterarse en dos instancias, la primera de ellas previo al inicio de la operación, por un monto equivalente al 50% del saldo, y la segunda, equivalente al remanente del monto total del capital, deberá pagarse dentro del plazo máximo de veinticuatro (24) meses contados desde la fecha de la escritura pública de constitución de la Sociedad Concesionaria. El pago del capital deberá acreditarse mediante certificado bancario u otro antecedente suficiente para acreditar el cumplimiento de la obligación. El Concesionario podrá solicitar fundadamente autorización al MTT para disminuir el capital social. El MTT autorizará o denegará la disminución de capital por resolución fundada en el plazo de treinta (30) días contados desde el ingreso de la respectiva solicitud. En particular, si transcurridos 24 meses desde el inicio de la operación, el operador ha mostrado un buen comportamiento, es decir, cumple con los requisitos de los

numerales i y ii del párrafo siguiente a la Tabla 1 de la cláusula 1.8.2.1, podrá solicitar una rebaja de un 30% en el monto del capital suscrito.

3.1.7. El Concesionario mantendrá anualmente, a contar del décimo tercer (13) mes contado desde el término del periodo de transición, un índice de cobertura del Servicio a la Deuda (RCSD) igual o superior a uno coma tres (1,3)[1].

3.1.8. El contrato ha sido debidamente autorizado y aprobado por el directorio del Concesionario, encontrándose los representantes que firman el contrato en nombre del Concesionario investidos de suficientes facultades para suscribirlo.

3.1.9. El Concesionario garantiza que tiene las competencias, conocimiento y capacidades necesarias tanto para obtener la provisión de buses necesarios para cumplir con el Programa de Operación como para desarrollar una correcta y oportuna prestación de los servicios de transporte, conforme a los términos y condiciones del presente contrato.

3.1.10. Ninguno de los directores, gerentes, subgerentes, ejecutivos principales y/o los que hagan sus veces, mantiene una condena vigente por delitos de enriquecimiento por defraudación en perjuicio del Sistema, del Fisco de Chile, y/o del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante sentencia judicial ejecutoriada. A modo ejemplar y en ningún caso taxativo, se entenderán por delitos de enriquecimiento por defraudación, aquellos previstos en los artículos 467 a 473 del Código Penal.

3.1.11. La Sociedad Concesionaria -por sí o en conjunto con sus empresas relacionadas en los términos previstos en el artículo 100 de la Ley N°18.045-, no administra ni administrará una cantidad de buses que represente más de un veinticinco por ciento (25%) de la flota operativa base y de reserva de la flota correspondiente a las concesiones del Sistema, incluyendo la presente, salvo autorización del MTT. Para estos efectos, se considerarán todos aquellos buses inscritos en el RNSTP del Sistema.

3.1.12. Ni la Sociedad Concesionaria ni sus directores, gerentes, subgerentes, ejecutivos principales y/o los que hagan sus veces, han incurrido ni incurrirán en prácticas anticompetitivas, ni concertadas ni unilaterales, ni tampoco en actos constitutivos de delitos de corrupción.

3.1.13. El Concesionario no mantiene una condena vigente de prohibición de contratar con el Estado o con cualquiera de sus órganos o servicios reconocidos por la Constitución Política de la República o creados por ley, con cualquiera de sus órganos o empresas públicas que conforme a la ley constituyen al Estado y con las empresas o sociedades en las que el Estado participe con al menos la mitad de las acciones que comprenden su capital, de los derechos sociales o de los derechos de administración, conforme al artículo 33 de la Ley 21.595 de delitos económicos.

3.1.14. El concesionario no ha sido sancionado con la caducidad de una concesión de uso de vías y/o de prestación de servicios complementarios a los servicios de transporte, conforme al artículo 3 inciso noveno de la Ley N°18.696.

3.2 OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

Corresponde al Concesionario prestar los servicios de transporte, obtener los buses necesarios para su prestación y mantener la flota para dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en este Contrato, y definir tanto el modelo empresarial como los criterios de gestión y

---

[1] Ratio de cobertura de servicio de deuda: EBITDA/(gastos financieros + deuda de corto plazo), para efectos del cálculo del referido índice, no se considerarán en las deudas de corto plazo y el EBITDA, las cuotas de flota de los buses, ni el monto asociado al pago por infraestructura de carga.

administración para alcanzar una ejecución de calidad de dichos servicios durante toda la vigencia del contrato de concesión.

Sin perjuicio de las obligaciones legales que le competen y las demás previstas en este contrato de concesión, el Concesionario tendrá las obligaciones que se establecen en las cláusulas siguientes:

3.2.1 Obligaciones relativas a la operación

3.2.1.1. Prestar los servicios con los estándares de calidad, permanencia, continuidad y seguridad establecidos en el presente contrato de concesión, sus apéndices y la normativa vigente.

3.2.1.2. Cumplir con los principios que informan el presente contrato de concesión y con las normas legales, reglamentarias y contractuales que regulan la prestación de los servicios de transporte, en especial, aquellas que regulan las condiciones de seguridad de la conducción y la atención de los pasajeros.

3.2.1.3. Participar en la elaboración del Programa de Operación, dar cumplimiento al mismo y ejecutar la operación de los servicios en la forma prevista en el presente contrato, con el fin de entregar una cobertura adecuada, no sobrepasar los tiempos de espera máximos programados y prevenir el hacinamiento en los buses, en los términos y condiciones previstos en el Apéndice N°3 del presente contrato.

3.2.1.4. Cumplir con los requerimientos operacionales solicitados por el CMB, en representación del MTT, con respecto a la operación, y mantener informado al Ministerio de toda circunstancia material que afecte la prestación normal de los servicios, tan pronto como ocurra. Para estos efectos, se entiende por circunstancia material a todo aquello que el Ministerio o quien supervise el Sistema razonablemente requiera para evaluar su funcionamiento.

3.2.1.5. Efectuar el control de la operación de los servicios.

3.2.1.6. Presentar medidas o procedimientos que permitan mejorar y/o restablecer la calidad de los servicios, cuando no se alcancen los niveles previstos en el presente contrato de concesión, según lo señalado en los Apéndices N°3, N°6 y N°10 del contrato de concesión.

3.2.1.7. Desarrollar planes o protocolos de acción destinados a velar por el cumplimiento de los indicadores de calidad y prestación de servicios.

3.2.1.8. En materia de evasión, deberá cooperar con la autoridad y realizar todas las acciones y/o gestiones en el marco de sus facultades tendientes a desincentivar la evasión, respetando la normativa vigente y las instrucciones que al efecto emita el MTT. En consecuencia y en razón del interés público comprometido, el concesionario deberá desarrollar y aplicar estrategias para el control de la evasión, mediante la gestión de todos los mecanismos y acciones que aseguren y encausen el cumplimiento de la obligación del pago de la tarifa, e implementando las siguientes medidas: zonas pagas adicionales, campañas publicitarias o de difusión, aumento de inspectores destinados al control del pago de la tarifa, instalación de mecanismos de control de acceso para propender al pago de la tarifa. Lo anterior es sin perjuicio de otras medidas que, de acuerdo con la experiencia y particularidades de la operación, el Concesionario determine, y/o el Ministerio solicite.

3.2.2 Obligaciones relativas a los buses y su mantenimiento

3.2.2.1. El Concesionario deberá conformar su flota con buses nuevos y con buses derivados de la cesión de contratos de provisión, de acuerdo con el número de buses contenido en la oferta adjudicada, según se indica en la cláusula 4.4.1.

del presente contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en la cláusula 4.1.3. El incumplimiento de esta obligación podrá dar lugar al cobro de la garantía de fiel cumplimiento del Contrato y a la caducidad del mismo.

3.2.2.2. El único responsable de conformar la flota es el Concesionario. Por tanto, el Concesionario no podrá excusarse del incumplimiento del Programa de Operación en la falta de buses.

3.2.2.3. El Concesionario deberá conformar su flota con buses que satisfagan las especificaciones técnicas y estándares de calidad, establecidos en la ley, en los reglamentos respectivos, en las bases de licitación, en el presente Contrato y sus apéndices. Las partes, piezas y componentes del bus deben satisfacer los estándares de calidad y funcionamiento normalmente aceptados por la industria, y deben atenerse a la regulación chilena vigente.

3.2.2.4. En particular, los buses que compongan la flota deberán cumplir a cabalidad con los requerimientos generales y las especificaciones técnicas establecidas tanto en el Decreto Supremo N°122 de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones, como los indicados en el Anexo N°5 de las Bases de Licitación, que especifica los requerimientos técnicos complementarios que describen las necesidades particulares y actuales del Sistema de Transporte Público Metropolitano, incluyendo estándares operativos, tecnológicos, ambientales, de confort, seguridad y de accesibilidad universal que deberán ser parte o estar incluidos en los buses, los que además deberán estar preparados para el equipamiento tecnológico necesario para la prestación de los Servicios Complementarios Tecnológicos del Sistema de Transporte. El incumplimiento a estas obligaciones puede dar lugar a la imposición de sanciones o la caducidad de este contrato de concesión

3.2.2.5. Mantener la flota de conformidad a lo dispuesto en el presente contrato de concesión y en el Apéndice N°4, con el fin de asegurar el correcto estado de conservación de los buses atendida su antigüedad y uso. El mantenimiento de los buses se sujetará especialmente a la obligación de certificación del mantenimiento realizada por un tercero, según lo dispuesto en el Apéndice N°4 y en las instrucciones que dicte el Ministerio para estos efectos. Los buses en todo momento deberán cumplir con la normativa vigente aplicable, las bases de licitación respectivas y el presente Contrato de Concesión.

3.2.2.6. Sin perjuicio de las responsabilidades y obligaciones del Concesionario bajo este Contrato y en la normativa vigente, el Concesionario se obliga a contratar y mantener asegurada la flota durante todo el tiempo de vigencia de este Contrato.

3.2.2.7. El Concesionario es responsable de todos los daños y perjuicios que se originen por causa de la flota por cualquier razón, sin perjuicio de que se obliga a contratar y mantener un seguro por daños a terceros durante toda la vigencia de la Concesión. En cualquier caso, el Concesionario deberá informar al Ministerio de Transportes de todo daño, accidente o deterioro significativo que sufran los buses, en forma inmediata. Asimismo, deberá dejar la constancia policial respectiva.

3.2.2.8. El Concesionario deberá celebrar un contrato de arrendamiento de buses con opción de compra, mediante el cual obtenga el suministro necesario para conformar su flota, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice 4 y en la cláusula 4.4.5 de este Contrato. Este contrato deberá ser aprobado por el MTT, en cuyo caso será calificado como Contrato de Provisión.

3.2.2.9. El Concesionario es el responsable de disponer siempre de la flota necesaria para el cumplimiento del Programa de Operación. En cualquier caso, el Concesionario deberá mantener constantemente informado al MTT del proceso de provisión de buses, incluyendo de su fabricación.



3.2.2.10. El Concesionario además deberá celebrar un contrato por medio del cual ceda al Proveedor de Buses parte de su derecho personal a percibir a través del AFT los pagos de dinero por la prestación del servicio de transporte de pasajeros, provenientes de la explotación del uso de vías contempladas en este Contrato, de manera que los pagos por el Contrato de Provisión se realicen directamente al Proveedor de Buses.

3.2.2.11. El Concesionario deberá aceptar y suscribir la cesión de los contratos de provisión de buses que el MTT le instruya y cumplir con las obligaciones que emanan de dichos instrumentos, de acuerdo con lo establecido en las bases de licitación, en la cláusula 4.4.1 y en el Apéndice N°4 del contrato. El Concesionario deberá suscribir las cesiones de los referidos contratos de provisión dentro de un plazo de diez (10) días hábiles contados desde la notificación por parte del Ministerio indicando que proceda a firmarlos.

3.2.2.12. Brindar a los pasajeros el servicio de conexión a internet vía wifi en los buses, en aquellos buses que tengan el hardware pertinente.

3.2.2.13. El concesionario será el único responsable de retirar los buses al finalizar su vida útil, de trasladarlos y gestionarlos de acuerdo a lo establecido en la Ley 20.920, sin perjuicio de las instrucciones que pueda dictar el MTT indicando que permanezcan en el Sistema.

3.2.3 Obligaciones relativas a las zonas de pago extra-vehicular, terminales e infraestructura concesionada y no concesionada

3.2.3.1. Implementar, operar y mantener las zonas pagas obligatorias contenidas en el Programa de Operación, de acuerdo con lo señalado en el Apéndice N°12 del contrato.

3.2.3.2. El Concesionario deberá suscribir los contratos que el MTT le instruya para hacer uso de los inmuebles que el MTT pondrá a su disposición para ser destinados a terminales, cuyo texto se encuentra comprendido en el Apéndice N° 9, y cumplir con las obligaciones que emanan de dichos instrumentos, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 4.4.2.1 y en el Apéndice N°12 del contrato.

3.2.3.3. Implementar, operar y mantener los terminales necesarios para la correcta prestación de los servicios de transporte, en los inmuebles que el MTT ponga a disposición del Concesionario para tal efecto, indicados en la ficha técnica del contrato, de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 4.4.2.1 del contrato y en el Apéndice N°12.

3.2.3.4. En caso de que la oferta del Concesionario haya considerado terminales adicionales a los provistos por el Ministerio, deberá implementar, operar y mantener dichos terminales, de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 4.4.2.2 del contrato y en el Apéndice N°12.

3.2.3.5. Instalar la infraestructura de carga de energía y/o combustible, necesaria para la correcta operación de los servicios de transporte en los terminales individualizados en la ficha técnica, de conformidad a lo detallado en los Apéndices N°11, N°12 y N°13, y a la normativa vigente. Será responsabilidad del Concesionario implementar, operar y mantener esta infraestructura. La descripción de dicha infraestructura deberá ser informada al Ministerio en un plazo de veinte (20) días hábiles contados desde la entrada en vigencia del contrato, o en el plazo mayor que establezca el MTT, y deberá contener al menos los elementos detallados en el Apéndice N°13 del contrato. Los contratos que suscriba el Concesionario para la instalación de la infraestructura de carga en los terminales dispuestos por el MTT, deberán ser

aceptados por el Ministerio como contratos de provisión, de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 4.4.5. del contrato de concesión. La infraestructura de carga deberá estar asegurada durante toda la vigencia del contrato por al menos su valor comercial. En dicho sentido, el Concesionario deberá acreditar la existencia de una póliza de seguro contra los riesgos de destrucción, pérdida o deterioro total, cualquiera sea su causa, sea que se trate de caso fortuito, fuerza mayor, hecho o culpa del Concesionario, de sus dependientes o de terceros. La póliza deberá considerar coberturas por incendio y sus adicionales, en especial daños materiales originados como consecuencia de un sismo o provocados por aeronaves, vehículos motorizados, roturas de cañería, huelga o desorden popular, viento, filtración, inundación, avalanchas, aluviones, deslizamientos de tierra, explosión, remoción de escombros, colapso de edificios, u otro tipo de daño similar.

3.2.3.6. Con respecto a la energía eléctrica necesaria para la carga de buses, en caso de que corresponda, el Concesionario deberá presentar, dentro de los veinte (20) días hábiles posteriores a la entrada en vigencia del contrato de concesión, un Certificado de Factibilidad Técnica del Suministro Eléctrico, emitido por la compañía distribuidora del área correspondiente a él o los terminales pertinentes. Además, antes del inicio de la operación, deberá presentar una declaración jurada (o el mecanismo/instrumento que disponga el Ministerio) por cada uno de sus suministradores de energía eléctrica en la que estos declaren que mensualmente existe un saldo positivo entre la cantidad de energía eléctrica proveniente de fuentes renovables que inyectan a la red y sus compromisos (cantidad de energía eléctrica de fuentes renovables contratada) y que esta condición se mantendrá por toda la vigencia del contrato suscrito con el Concesionario.

3.2.3.7. Gestionar la correcta y oportuna descarga y entrega de la información de los validadores instalados en su flota y en las zonas pagas que estén bajo su administración, si corresponde, de acuerdo con lo dispuesto en el Apéndice N°5 y en el o los contratos suscritos con el o los proveedores de servicios complementarios tecnológicos.

3.2.3.8. Mantener en buenas condiciones el equipamiento tecnológico dispuesto en terminales, zonas pagas y aquel embarcado en los buses, así como todos aquellos elementos necesarios para el correcto funcionamiento de los servicios complementarios tecnológicos, de acuerdo con las especificaciones dispuestas en el Apéndice N°5.

3.2.3.9. Respetar las políticas sobre operación de los servicios al interior de la infraestructura concesionada, que establezca el titular de dicha concesión, si las hubiere. En particular, deberá cumplir con los respectivos reglamentos de servicio de la obra vigente del contrato de concesión de obra pública. Lo mismo regirá respecto de infraestructura no concesionada, necesaria para la prestación de los servicios de transporte y cuyo uso sea solicitado por el Ministerio.

3.2.4 Obligaciones relativas al personal

3.2.4.1. Pagar las remuneraciones, cotizaciones laborales, previsionales y de salud, así como los emolumentos de toda índole que correspondan al personal del Concesionario, de conformidad a la ley, al contrato de concesión y al Apéndice N°8, y a los contratos de trabajo respectivos.

3.2.4.2. Dar cumplimiento al gasto promedio anual en personal, de acuerdo con lo establecido en la ficha técnica y en el Apéndice N°8.

3.2.4.3. Desarrollar e implementar una política de salud y seguridad para los trabajadores.

3.2.4.4. Provisionar durante todo el plazo del contrato de concesión los recursos necesarios para responder de las indemnizaciones laborales que, eventualmente, deba satisfacer al término de la concesión, según lo dispuesto en el Apéndice N°8.

3.2.4.5. Respecto de los subcontratistas que pudieren haber, dar estricto cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 183 A y siguientes del Código del Trabajo, que regula el Trabajo en Régimen de Subcontratación.

3.2.4.6. Realizar anualmente las capacitaciones al personal, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice N°8.

3.2.4.7. Dar cumplimiento a la cuota de participación femenina en personal de operación y respecto a la cuota de personal certificado en perfiles ocupacionales según catálogo Chilevalora, respectivamente, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice N°8.

3.2.4.8. Obtener y mantener la certificación de la Norma Chilena Nch 3262:2012 - Sistemas de gestión: Gestión de igualdad de género y conciliación de la vida laboral, familiar y personal entregada por el Instituto Nacional de Normalización, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice N°8.

3.2.4.9. Elaborar los insumos a los cuales se hace referencia en el apartado D.6 del Apéndice N°8.

3.2.4.10. Efectuar al menos cuatro (4) actividades anuales de vinculación con la comunidad y participación ciudadana, como responsabilidad social de la empresa, previa validación de la actividad por parte del DTPM.

3.2.5 Otras obligaciones

3.2.5.1. Cumplir y respetar las instrucciones y procedimientos que, de acuerdo con la normativa vigente y a lo previsto en el contrato de concesión, dicte el Ministerio.

3.2.5.2. Suscribir los actos jurídicos correspondientes y mantener el vínculo con los prestadores de servicios complementarios en los términos previstos en el presente contrato de concesión o los que instruya el Ministerio.

3.2.5.3. Solicitar la autorización del Ministerio, para toda modificación de los estatutos del Concesionario que implique un cambio del objeto social o una disminución del capital social. El Ministerio se pronunciará sobre dicha solicitud de autorización en el plazo de treinta (30) días, contados desde la fecha de recepción de la pertinente solicitud.

3.2.5.4. Tomar las providencias, seguros y resguardos necesarios para que cualquier acto o contrato suscrito con terceros y que se encuentre vinculado con los servicios materia del presente contrato, no afecte la sostenibilidad económica del Concesionario durante la vigencia de la concesión.

3.2.5.5. Obtener la certificación del cumplimiento de la norma ISO 39001 de Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial, dentro de los primeros 24 meses del contrato, contado desde el inicio de la operación.

3.2.5.6. Enviar al Administrador del Contrato copia de todo hecho esencial que deba comunicarse a la Comisión para el Mercado Financiero, dentro de los tres (3) días siguientes a la fecha en que deba realizarse dicha comunicación.

3.2.5.7. Proporcionar al Ministerio, a través del Administrador de Contrato, toda la información que éste le requiera, relacionada con la ejecución del presente contrato de concesión y las obligaciones que éste impone, la que deberá ser entregada en los términos y plazos especificados en la solicitud, conforme se

determine prudencialmente considerando la naturaleza y cantidad de la información requerida.

3.2.5.8. Otorgar libre acceso al Administrador de Contrato a todos los antecedentes y bienes muebles o inmuebles que sean necesarios para su labor de control del cumplimiento de las obligaciones emanadas del presente contrato de concesión, así como para obtener información relevante para el Sistema, sin que pueda oponer reserva fundada en derechos de autor o acuerdos de confidencialidad internos o con terceros que impidan o limiten el derecho del Ministerio para acceder a la información. El Administrador de Contrato podrá designar a terceros para realizar tareas de apoyo a esta labor.

3.2.5.9. Permitir el acceso del personal de fiscalización del Ministerio y/o al personal de apoyo a quien éste encomiende la recopilación y análisis de antecedentes para efectos de lo dispuesto en la cláusula 8.3, a los buses, zonas pagas, terminales e instalaciones que emplee el Concesionario para el desarrollo de los servicios objeto del presente contrato de concesión. Dicho personal deberá portar su respectiva identificación, y el acceso transitorio se acotará a la ejecución o desarrollo de las labores que correspondan según el caso.

3.2.5.10. Cumplir con la obligación de informar al Ministerio establecida en la cláusula 8.1 del presente contrato.

3.2.5.11. Cumplir con la obligación de adquirir bienes, contratar o prestar servicios cuando el Ministerio lo instruya, de conformidad con lo dispuesto en la cláusula 2.1.6 del presente contrato.

3.2.5.12. Entregar información a los usuarios respecto de modificaciones relevantes en la operación de sus servicios, según lo dispuesto en el Apéndice N°10.

3.2.5.13. Gestionar y responder oportunamente las sugerencias y reclamos de los usuarios, de conformidad a lo que se dispone en el Apéndice N°6 del presente contrato de concesión.

3.2.5.14. Permitir y facilitar la ejecución de pilotos que disponga el Ministerio y que digan relación con los servicios y/o bienes comprendidos en el contrato de concesión.

3.2.5.15. Cumplir con toda la legislación y normativa aplicable, así como las instrucciones o comunicaciones enviadas por el Ministerio, a través del Administrador de Contrato, de conformidad con el presente contrato de concesión.

El incumplimiento de las obligaciones que emanan del presente contrato de concesión y que dicen relación con la prestación de los servicios de transporte, faculta al Ministerio para: (i) aplicar descuentos a los ingresos del Concesionario, conforme a lo dispuesto en el presente contrato y sus apéndices; (ii) aplicar las sanciones, en los casos y condiciones previstas en este contrato y en el Apéndice N°7; (iii) poner término anticipado al contrato de concesión, y (iv) cobrar la garantía de fiel cumplimiento del contrato, u otras estipuladas en el presente contrato, si procediere.

3.3 DERECHOS DEL CONCESIONARIO

El presente contrato de concesión confiere al Concesionario los siguientes derechos:

3.3.1 Usar las vías del área regulada, en los términos previstos en el Apéndice N°1 del presente contrato de concesión.



3.3.2 Explotar económicamente la actividad del transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses en la ciudad de Santiago, de acuerdo con las condiciones establecidas en el presente contrato y particularmente en la cláusula 5, la ficha técnica y los apéndices que se entienden parte integrante del mismo.

3.3.3 Desarrollar las actividades conexas previstas en el presente contrato de concesión, en los términos establecidos en la cláusula 1.2.2.

3.3.4 Percibir y disponer de los ingresos derivados de la prestación de los servicios, y los que obtenga de las actividades conexas, en los términos y condiciones previstos en el presente contrato de concesión.

3.3.5 Realizar propuestas al Ministerio para optimizar la operación global, tanto en lo concerniente a los servicios y operación propia, como aquellas que digan relación con la operación del Sistema.

3.3.6 Contar con un debido proceso administrativo en la aplicación de las sanciones contempladas en el contrato de concesión, conforme se establece en el Apéndice N°7, así como en la sustanciación de los demás procedimientos de impugnación a que hubiere lugar.

3.3.7 A que se respete y aplique estrictamente el contrato de concesión respecto a los aspectos que configuren el monto y procedencia de los pagos.

3.3.8 Ejercer los demás derechos que le confiere la normativa vigente y el contrato de concesión.

CLÁUSULA 4. DEL RÉGIMEN DE EXPLOTACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

4.1 INICIO DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

El Concesionario deberá iniciar la prestación de los servicios en la o las fechas que instruya el MTT, conforme se indica a continuación.

Con el objeto de cautelar la estabilidad del Sistema y producir el menor impacto posible en los usuarios, el inicio de la prestación de los servicios e inicio del periodo de transición, se realizará en forma gradual, con el fin de coordinar las actividades que deberá realizar el o los Operadores de Buses que dejarán de prestar servicios (Operadores Salientes) con aquellas que deberán realizar los nuevos Concesionarios, y los otros proveedores del Sistema, de manera de garantizar en todo momento la continuidad y calidad de los servicios.

Así, con el objetivo de planificar la prestación de los servicios y el proceso de traspaso de los terminales entre los Operadores de Buses salientes y los nuevos Concesionarios, se seguirán las siguientes etapas:

4.1.1 Designación de Encargado de Transición

Dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la entrada en vigencia del contrato de concesión, el Concesionario deberá designar a un Encargado de Transición e informar al MTT sus datos.

4.1.2 Plan de Transición

Dentro del plazo de diez (10) días hábiles siguientes a la entrada en vigencia del contrato, o en el plazo mayor que informe el MTT, el Concesionario deberá presentar al MTT un plan de transición de todos los servicios de la concesión, donde propondrá la fecha en que comenzará a operar cada uno de ellos. Para la determinación de la fecha a proponer, el Concesionario deberá tomar en consideración los plazos de que disponen el o los proveedores de buses pertinentes para la entrega de los mismos. Adicionalmente, este plan deberá contemplar la organización de los buses y su distribución entre los terminales del Concesionario, la gestión para el traspaso y habilitación de terminales, así como de contratación y capacitación del personal de conducción y mantención, zonas pagas y el plan de trabajo del personal de apoyo en terreno que se indica en el apartado D.3 del Apéndice 8, en caso de que corresponda.

Este plan será revisado por el Ministerio, el que podrá modificarlo y complementarlo, entre otros aspectos, con plazos y alcances para cada una de las tareas a ejecutar, y con iniciativas respecto a la información que se entregará a los usuarios, debiendo aprobarlo en el plazo de treinta (30) días hábiles desde su recepción, o en el plazo mayor que estime pertinente. En este sentido, corresponderá al MTT aprobar el plan e instruir las fechas definitivas para el inicio de los servicios de la concesión.

4.1.3 Set de parámetros y Programa de Operación Inicial

Dentro del plazo de diez (10) días hábiles siguientes a la entrada en vigencia del contrato, o en el plazo mayor que informe el MTT, y con el fin de establecer el set de parámetros y reglas operacionales (en adelante, Set de Parámetros) que se empleará durante la vigencia del contrato de concesión, el Concesionario deberá proponer y presentar al MTT una tabla de horarios construida sobre la base del PO referencial (en especial, se deberán considerar las velocidades de circulación contenidas en el Anexo N°20 de las bases de licitación) y el set de parámetros necesario para la programación de transporte, de conformidad a lo establecido en el apartado C.1.3 del Apéndice N°3 del contrato.

Será responsabilidad del Concesionario lograr una programación del PO de referencia con la flota operativa base ofertada. De no lograrlo en el período de determinación del set de parámetros de programación, entonces el Concesionario deberá adquirir, a su entero costo, los buses adicionales necesarios, los cuales serán incorporados a la flota operativa base. De ocurrir

esto, se considerará esta flota operativa base aumentada para establecer el Set de Parámetros y para desarrollar el Programa de Operación Inicial.

Las Partes acordarán el set de parámetros en el plazo de cuarenta (40) días hábiles contados desde su recepción, o en el plazo mayor que el MTT estime pertinente.

Dentro del plazo señalado precedentemente, el Ministerio revisará la consistencia de la tabla de horarios y del set de parámetros utilizado en su construcción y podrá emitir observaciones, requerir aclaraciones, y/o solicitar antecedentes adicionales dentro de un plazo de diez (10) días hábiles. El Concesionario deberá dar respuesta a estos requerimientos en un plazo no superior a diez (10) días hábiles.

En caso de que no se llegue a acuerdo dentro del plazo de cuarenta (40) días hábiles referido precedentemente, será el Ministerio quien defina el set de parámetros y determine un eventual número de buses adicionales a la flota operativa base ofertada por el Concesionario en el proceso de licitación, con la restricción de que exista una tabla de horarios construida en base a dicho set de parámetros, que utilice exactamente el número de buses que componen la flota operativa base. El set de parámetros definitivo y la eventual flota operativa base adicional, que el Concesionario deberá adquirir, a su entero costo, serán comunicados mediante oficio emitido por el Administrador del Contrato.

Una vez definido el set de parámetros, este quedará fijo por toda la vigencia del contrato, sin perjuicio de lo establecido en el apartado C.1.3 del Apéndice N°3 del contrato.

En los meses siguientes, el Concesionario y el Ministerio deberán desarrollar el Programa de Operación Inicial, de conformidad a lo establecido en el apartado N del Apéndice N°3 del contrato.

En cualquier caso, la responsabilidad de la prestación de los servicios de transporte será siempre del Concesionario.

4.1.4 Constitución de Mesa de Trabajo y Protocolo de Transición

El MTT establecerá una mesa de trabajo a la que asistirán el Encargado de Transición, el Administrador de Contrato, los respectivos proveedores de servicios complementarios del Sistema, los Operadores Salientes y cualquier otro actor relevante. La mesa de trabajo sesionará las veces que estime pertinente el MTT, con el fin de que este determine un Protocolo de Transición vinculante para todos los intervinientes, que regulará la actuación coordinada de los distintos actores, con el objetivo de planificar el proceso de transición de los servicios entre los Operadores de Buses salientes y los nuevos Concesionarios, y el proceso de traspaso de terminales y de buses derivados de contratos de provisión. La mesa de trabajo se constituirá en la forma y oportunidad que determine el MTT.

Mediante el Protocolo de Transición el MTT establecerá las reglas necesarias para un debido inicio de la prestación de los servicios, teniendo en especial consideración, la implementación gradual de los mismos, refiriéndose al Programa de Operación (PO) del inicio del periodo de concesión, a los pagos que se efectuarán por parte del Administrador Financiero del Sistema a los distintos actores, la forma de supervisión del cumplimiento de los indicadores de calidad, procedimientos para el traspaso de terminales y cesión de los contratos de provisión de buses, entre otros aspectos.

4.1.5 Obligación legal previa al inicio de los servicios

Corresponderá al Concesionario cumplir con la obligación impuesta en el artículo 3 *nonies* de la Ley N°18.696, y, por tanto, inscribir los bienes afectos a que se refiere la cláusula 4.4.4.1 en el Registro de Bienes Afectos que lleva el DTPM, en los plazos y forma prescrita en la citada ley, en el reglamento aprobado por Decreto N°192, de 2014, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o en la norma que lo modifique o remplace, y en el contrato de concesión.

4.1.6 Inicio de la prestación de los servicios, inicio de la operación y término del periodo de transición

Es obligación del Concesionario iniciar la prestación de los servicios en la oportunidad y forma prevista en el Plan de Transición aprobado por el MTT, de conformidad al Protocolo de Transición.

La fecha máxima que se debe establecer en el Plan de Transición para el inicio de la prestación de todos los servicios de la concesión -fecha de inicio de la operación-, no podrá exceder el plazo de dieciséis (16) meses contados desde la suscripción del contrato de concesión. El periodo de transición culminará con el cumplimiento de las fechas de inicio de la operación de todos los servicios de los concesionarios derivados de las respectivas bases de licitación.

No obstante lo anterior, el Ministerio -de oficio o a petición del Concesionario- podrá postergar la fecha de inicio de prestación de uno o más servicios, por el plazo máximo de un año, ya sea en forma total o parcial, mediante oficio del Administrador del Contrato notificado al Concesionario en forma previa a la fecha prevista originalmente para su inicio, sin que esta postergación implique una modificación del plazo del contrato, y sin que esto implique compensación alguna para el Concesionario. En estos casos, se entenderá que el Concesionario cumple su obligación de inicio de la operación al comenzar la prestación, en la fecha original de inicio de la operación fijada en el Plan de Transición, de todos los servicios que no hayan sido postergados.

El cumplimiento del inicio de la prestación de los servicios de transporte será de exclusiva responsabilidad del Concesionario, sin que pueda justificar su incumplimiento o retraso total o parcial, en la responsabilidad o falta de terceras personas, salvo que se trate de incumplimientos de parte de otros prestadores de servicios complementarios o situaciones justificadas de caso fortuito o fuerza mayor, las que deberán ser informadas inmediatamente al MTT a través del Administrador de Contrato, y debidamente acreditadas a satisfacción del Ministerio.

En el periodo de transición de los servicios se medirá el cumplimiento de los indicadores de conformidad a lo establecido en la cláusula 5.3.2.1.3 de este instrumento. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá establecer rebajas en la aplicación de los descuentos respecto de los servicios prestados durante el periodo de transición. Lo anterior, se determinará y comunicará mediante oficio del Administrador del Contrato.

En caso de que el Concesionario no dé cumplimiento a las obligaciones estipuladas en esta cláusula, se aplicarán las multas establecidas en el Apéndice N°7 del presente contrato.

4.2 DE LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS

El Concesionario se obliga a prestar los servicios de transporte establecidos en el Apéndice N°2 de este contrato de concesión, así como sus modificaciones y los que se incorporen en el futuro, de conformidad al Programa de Operación.

Bajo ninguna circunstancia y en ningún caso, los buses de la flota del Concesionario podrán prestar un servicio distinto, sea público o privado, a los contemplados en el Apéndice N°2 salvo autorización o requerimiento expreso y por escrito del Ministerio.

4.3 DE LA GESTIÓN Y CALIDAD DE LOS SERVICIOS

La gestión de los servicios de transporte corresponde al Concesionario, quien deberá adoptar todas las medidas necesarias para velar por la correcta ejecución del Programa de Operación, regulado en el Apéndice N°3 del presente contrato de concesión. Los Apéndices N°6 y N°10 del contrato establecen mecanismos para asegurar su cumplimiento.

4.4 DE LOS BIENES DESTINADOS A LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

4.4.1 Flota

4.4.1.1 Aspectos generales

El Concesionario deberá utilizar la flota necesaria para prestar los servicios de transporte exigidos en el Programa de Operación, cumpliendo los estándares de calidad que defina el Ministerio y los procedimientos y metodología establecidos en el contrato y sus apéndices. Dicha flota estará compuesta por buses nuevos y buses derivados de la cesión de contratos de provisión.

En relación a los buses nuevos, el Concesionario debe tener un contrato de arrendamiento con opción de compra que lo habilite para usar los buses en la prestación de los servicios, contratos que posteriormente serán autorizados por el Ministerio como contratos de provisión, en la medida que cumplan los requisitos pertinentes. Los referidos contratos de arrendamiento serán suscritos con el o los Proveedores de Buses que el Concesionario haya indicado en su oferta. El Concesionario tendrá derecho a recibir un pago por cada uno de los buses nuevos que utilice en el marco de un contrato de provisión, para el solo efecto de hacer frente al pago de las cuotas o canon de rentas, conforme se indica en la cláusula 5 del contrato y en el Apéndice N°4 del contrato de concesión.

En relación a los buses derivados de la cesión de contratos de provisión, el Concesionario deberá adquirir y asumir, en la oportunidad que le instruya el MTT, de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 3.2.2.11, todos y cada uno de los derechos y obligaciones que emanan de uno o más de los contratos de provisión. Con dicho objeto, el Concesionario se obliga a aceptar la cesión de los contratos de provisión y a adquirir así el derecho a utilizar los buses respectivos para su servicio de transporte, asumiendo las obligaciones que emanan de dichos contratos. Lo anterior, de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°4. El Concesionario tendrá derecho a recibir un pago por cada uno de los buses que reciba en el marco de un contrato de provisión para el solo efecto de hacer frente al pago de las cuotas o canon de rentas pendientes, conforme se indica en la cláusula 5 del contrato y en el Apéndice N°4 del contrato de concesión.

4.4.1.2 Mantenimiento de la flota

Para velar por la seguridad de los usuarios de los servicios de transporte, facilitar la gestión operacional, y velar por el correcto estado de los buses, el Concesionario deberá realizar el mantenimiento de la flota de conformidad a los planes de mantenimiento entregados por los fabricantes de buses respectivos; o bien, tratándose de buses derivados de la cesión de contratos de provisión, de conformidad a lo dispuesto en dichos contratos. En ambos casos, el mantenimiento de los buses se sujetará especialmente a la obligación de certificación del mantenimiento, que recaerá en el Concesionario, de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°4.

El resto de los aspectos relativos a la flota del Concesionario se regulan en el Apéndice N°4 del presente contrato de concesión.

4.4.2 Terminales

El Concesionario deberá implementar, operar y mantener los terminales necesarios para el cumplimiento del Programa de Operación.

Para ello, deberá utilizar los inmuebles provistos por el Ministerio para ser destinados a terminales, los que podrán ser utilizados por uno o más Operadores de Buses, y aquellos inmuebles destinados a terminales adicionales detallados en la ficha técnica.

Los terminales deberán dar cumplimiento a la normativa vigente aplicable.

4.4.2.1 Inmuebles dispuestos por el MTT

El Ministerio pondrá a disposición del Concesionario los inmuebles individualizados en la ficha técnica, con el fin de que éste implemente, opere y mantenga a su entero cargo, costo y responsabilidad los terminales necesarios para el cumplimiento del Programa de Operación.

Sin perjuicio de lo anterior, se pagará al Concesionario las cuotas de infraestructura de carga que se indican en la ficha técnica, en los términos que se establecen en la cláusula 5.

En relación con estos inmuebles, regirá lo dispuesto en el Apéndice N°12 del contrato, además de las siguientes reglas:

4.4.2.1.1 **Entrega de los inmuebles**: La entrega de los inmuebles se realizará previa suscripción de los contratos pertinentes para dichos efectos, cuyo texto se encuentra comprendido en el Apéndice N°9 del contrato. La suscripción de los referidos documentos y la posterior entrega de los inmuebles se efectuará en los plazos indicados en el plan de transición, de conformidad a lo señalado en la cláusula 4.1 del contrato de concesión. En casos calificados, podrá el MTT modificar estos plazos, para efectos de lo cual deberá informar dicha prórroga oportunamente al Concesionario con al menos cinco (5) días de anticipación al vencimiento del plazo primitivo.

Será obligación del Concesionario concurrir a la correspondiente suscripción y recibir el inmueble.

Una vez recibidos dichos inmuebles, estos deberán dar cumplimiento a la normativa vigente.

4.4.2.1.2 **Destino de los Inmuebles:** El Concesionario destinará los inmuebles exclusivamente a la operación de terminales para los buses que prestan servicios de transporte en el Sistema y actividades conexas al presente contrato.

El Concesionario tendrá especialmente prohibido:

1) Destinar los inmuebles a un fin distinto;
2) Ceder el uso de dichos inmuebles, a cualquier título, sin la autorización expresa del MTT;
3) Arrendar los inmuebles;
4) Retirar, trasladar o alterar en modo alguno el equipamiento tecnológico, sin la autorización expresa del respectivo prestador de servicios complementarios tecnológicos.

4.4.2.1.3 **Mantención y Conservación de los inmuebles:** El Concesionario deberá mantener el inmueble en correcto estado de conservación, así como la infraestructura, instalaciones y equipamientos existentes en el mismo, de manera que permita la correcta y adecuada operación y funcionamiento del terminal, y cumpla en forma permanente con las normas y demás disposiciones municipales y sanitarias. Deberá también, realizar en forma oportuna y a su entero costo, todas las reparaciones necesarias para la debida conservación y buen funcionamiento del terminal, de conformidad a lo dispuesto en los Apéndices N°11 y N°12.

Será de responsabilidad del Concesionario el pago de toda orden, sanción, disposición o multa, que pudiere ser aplicada o impartida por cualquier autoridad, respecto del funcionamiento del terminal, durante la vigencia del presente contrato, y hasta la restitución de cada inmueble.

En los terminales, el Concesionario deberá albergar el equipamiento tecnológico necesario para permitir la recolección y transmisión de la información relativa a los servicios complementarios tecnológicos, que será provisto por el respectivo proveedor de servicios complementarios tecnológicos, de conformidad con lo establecido en el Apéndice N°5 del contrato de concesión.

4.4.2.1.4 **Exención de responsabilidad:** El MTT no responderá en caso alguno por daños o perjuicios que pueda sufrir el Concesionario, con motivo de robos, incendios, inundaciones, filtraciones, terremotos, roturas de cañerías, efectos de la humedad, efectos del calor, u otros de similar naturaleza. Tampoco serán de su responsabilidad los daños que sean ocasionados por negligencia del propio Concesionario, por sus empleados, contratistas o terceros que ingresen al inmueble. En este sentido, será obligación del Concesionario constituir y mantener los seguros que el Ministerio requiera para el resguardo de los inmuebles y sus instalaciones, según se dispone en el contrato de comodato pertinente, contenido en el Apéndice N°9 de este instrumento.

4.4.2.1.5 **Restitución del Inmueble:** El Concesionario se obliga a restituir los inmuebles al término del contrato de concesión. Cabe mencionar que la infraestructura no podrá ser retirada ni separada del inmueble al término de la concesión, salvo en cuanto ello fuese instruido por el Ministerio. El Concesionario no tendrá derecho a reembolso, compensación ni indemnización por este concepto.

El Concesionario deberá haber retirado todas sus pertenencias (mobiliario), y deberá poner los inmuebles a disposición del MTT, libres de todo ocupante, mediante la entrega de las llaves. Deberá igualmente hacerle exhibición y entrega de los recibos y comprobantes de pago de los servicios domiciliarios, gastos comunes, y otros similares y correspondientes, pagados hasta el último día de la ocupación de los inmuebles. El retraso por parte del Concesionario en hacer entrega y restitución oportuna de uno o más de los inmuebles, facultará al MTT a cobrar la garantía de fiel cumplimiento del contrato de concesión.

Para lo anterior, la comisión a la que se refiere la cláusula 9.4 del contrato deberá informarse respecto de las instalaciones empleadas por el Concesionario para la operación de los servicios respectivos, para lo cual este deberá poner a disposición del MTT la totalidad de los procedimientos, instructivos y mecanismos que conforman su operación respecto a los referidos terminales. Posteriormente, se deberán acordar entre el MTT y el Concesionario protocolos de traspaso de dichos inmuebles al nuevo prestador de servicios o quien corresponda, con el objeto de realizar un traspaso planificado, de manera tal de no afectar la operación y calidad de los servicios de transporte. En caso de no llegar a acuerdos, primará lo dispuesto por el MTT.

4.4.2.2 Terminales Adicionales del Concesionario

En caso de que la ficha técnica contemple terminales adicionales a los provistos por el Ministerio, el Concesionario deberá implementar, operar y mantener dichos inmuebles, a su entero cargo, costo y responsabilidad, de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°12.

En los terminales adicionales se podrá instalar infraestructura de carga asociada a buses eléctricos o diésel, a entero cargo, costo y riesgo del Concesionario.

En relación con estos inmuebles, regirá lo dispuesto en el Apéndice N°12 del contrato, además de las siguientes reglas:

4.4.2.2.1 **Plazo para la implementación y operación de los terminales.** El Concesionario deberá considerar en el plan de transición a que se refiere la cláusula 4.1.2 el plazo en que los terminales adicionales estarán implementados y listos para su operación.

4.4.2.2.2 **Entrega de antecedentes.** El Concesionario deberá entregar conjuntamente con el plan de transición regulado en la cláusula 4.1.2, los documentos y antecedentes que den cuenta del título que lo habilite para, a lo menos, usar y gozar de los inmuebles que operará como terminales adicionales, tales como arrendamiento o compraventa.

4.4.2.2.3 **Pago de la Cuota de Terminal.** El Concesionario reconoce y acepta que solo habrá lugar al pago de la Cuota de Terminales Adicionales a que se refiere la cláusula 5.3.1.8.5, sujeto a que el terminal cuente con las condiciones necesarias para la correcta operación de los servicios de transporte y se utilice exclusivamente como terminal.

4.4.2.2.4 **Exención de responsabilidad:** El MTT no responderá en caso alguno por daños o perjuicios que pueda sufrir el Concesionario, con motivo de robos, incendios, inundaciones, filtraciones, terremotos, roturas de cañerías, efectos de la humedad, efectos del calor, u otros de similar naturaleza. Tampoco serán de su responsabilidad los daños que sean ocasionados por negligencia del propio Concesionario, por sus empleados, contratistas o terceros que ingresen al inmueble. En este sentido, será obligación del Concesionario constituir y mantener seguros para el resguardo de los inmuebles, asegurando, al menos, sus edificios, construcciones, instalaciones, pavimentos y cierros, contra todo riesgo normal y asegurable que pudiere afectarle, considerando incendio y sus adicionales, en especial daños materiales originados como consecuencia de un sismo o provocados por aeronaves, vehículos motorizados, roturas de cañería, huelga o desorden popular, viento, filtración, inundación, avalanchas, aluviones, deslizamientos de tierra, explosión, remoción de escombros, colapso de edificios, y otros. Esta cobertura se extenderá, asimismo, a daños contra terceros.

4.4.3 Zonas de pago extra-vehicular o zonas pagas

4.4.3.1 Zonas de pago extra-vehicular obligatorias

Para mejorar la eficiencia en la operación de los servicios y como medida activa para reducir la evasión, el Concesionario deberá implementar, operar y mantener a su entero costo y responsabilidad las zonas pagas que se indiquen en el Programa de Operación, en la ubicación y horario definido en el mismo, de conformidad a los Apéndices N°3 y N°12.

El Concesionario declara conocer y aceptar que -por razones de interés público, bien común, y/o para asegurar la continuidad de los servicios de transporte público-, el Ministerio y el Concesionario podrán proponer cambios a las zonas pagas vigentes. Las propuestas de modificación del Concesionario se deberán sujetar a los términos y condiciones que se establecen en los Apéndices N°3 y N°10.

4.4.3.2 Zonas de pago extra-vehicular adicionales

En el marco de las actividades conexas referidas en la cláusula 1.2.2 del presente contrato, el Concesionario podrá implementar, operar, mantener y/o explotar infraestructura para el Sistema de Transporte Público Metropolitano, en particular, zonas pagas, de acuerdo con lo señalado en el Apéndice N°12.

El Concesionario deberá gestionar, obtener y solventar, ante los organismos competentes, la totalidad de los permisos, autorizaciones y pago de derechos -en caso de que correspondan- necesarios para la intervención de los diferentes puntos de parada u otros. Toda demora en la obtención de estos permisos o autorizaciones será de entera responsabilidad y cargo del Concesionario.

Autorizada la zona paga adicional, el Concesionario deberá operarla en tanto se mantengan las condiciones que motivaron su apertura.

4.4.4 De los bienes afectos a la concesión

4.4.4.1 Determinación de los bienes afectos

Se consideran necesarios para la prestación básica de los servicios y, en consecuencia, se califican como afectos a la concesión, los bienes muebles e inmuebles que a continuación se indican:

a. Los buses que integren la flota operativa base, de reserva y de soporte del Concesionario.
b. Los terminales que el Ministerio ponga a disposición de los Concesionarios.
c. Los terminales adicionales, cuando así lo determine el Ministerio.
d. Los derechos personales que emanen de los contratos reconocidos por el Ministerio como contratos de provisión.
e. Cualquier otro bien mueble o inmueble que las Partes convengan como necesario para la prestación básica de los servicios.

Al menos diez (10) días hábiles antes del inicio de los servicios de la concesión, a que se refiere la cláusula 4.1 del presente contrato, el Concesionario deberá presentar ante el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante Secretario Regional, o la División o Unidad dependiente de la Subsecretaría de Transportes designada para ese efecto, si la hubiere, una solicitud de inscripción que contenga el listado de aquellos bienes, muebles o inmuebles y derechos personales, en su caso, necesarios para la prestación básica de los servicios entregados en concesión, individualizados precedentemente, los que quedarán sujetos a lo dispuesto en el reglamento dictado en conformidad al artículo 3° *nonies* de la Ley N°18.696 o en la norma que lo modifique o reemplace.

Cada vez que se ponga término por cualquier causal a la prestación de servicios por parte de un Concesionario, o se requiera por cualquier otra causal establecida en el contrato de concesión traspasar los bienes afectos de un Operador, los bienes a que se refiere la presente cláusula serán inmediatamente transferidos al nuevo Operador de Buses, o a quien el MTT designe, en conformidad al reglamento ya individualizado, sin que dicho traspaso afecte el pago de las cuotas pertinentes.

4.4.4.2 De la desafectación de los bienes

Sin perjuicio de las causales de desafectación previstas en el reglamento dictado de conformidad a lo dispuesto en la Ley N°18.696, se considerará que se cumple la condición necesaria para la desafectación de un bien en particular cuando se verifique alguna de las siguientes condiciones:

a. Término de la concesión, por vencimiento del plazo;
b. Reemplazo, a satisfacción del Ministerio, del bien que se busque desafectar, por otro que cumpla con los requisitos establecidos en el presente contrato de concesión y en la normativa aplicable;
c. La destrucción del bien o su deterioro en términos que quede impedido de cumplir con los requisitos establecidos en el presente contrato de concesión y la normativa aplicable, sin perjuicio de la obligación del Concesionario, de reemplazar dicho bien por otro de similares o mejores características.

El procedimiento para desafectar los bienes se ajustará a lo dispuesto en el referido reglamento.

4.4.5 De los Contratos de Provisión

Para la prestación de los servicios de transporte objeto del presente contrato, el Concesionario deberá celebrar contratos –en adelante "contratos de provisión"–que lo habiliten para, a lo menos, usar y gozar de los bienes necesarios para prestar los servicios, previa autorización del MTT.

Así, una vez suscrito el Contrato de Concesión, el Concesionario deberá suscribir un contrato de arrendamiento con opción de compra respecto de los buses nuevos que compondrán su flota, que será reconocido por el Ministerio como Contrato de Provisión, en cuanto cumpla con las características establecidas en este Contrato, sus apéndices y en la normativa vigente. Del mismo modo, el Concesionario deberá suscribir los contratos que le permitan usar y gozar de la infraestructura de carga pertinente. Además de los casos referidos precedentemente, el Concesionario podrá celebrar otros contratos de provisión, en la medida que esto sea necesario para la debida prestación de los servicios de transportes y se cumplan los requisitos que se indican a continuación.

Presentado un requerimiento en este sentido, el Ministerio deberá revisar y pronunciarse sobre las condiciones y requisitos que el Concesionario incorporaría en el (los) contrato(s) de provisión que suscribiere con terceros.

Para ello, el Ministerio se pronunciará, a modo ejemplar, sobre lo siguiente: (i) si los contrato(s) de provisión autorizan la inscripción, como bienes afectos a la concesión, de los derechos personales que de él emanan y su consecuente entrega a otros Concesionarios u Operadores de Buses en las mismas o mejores condiciones; (ii) si el tercero tiene derechos sobre los bienes objeto del contrato de provisión; (iii) si el contrato de provisión asegura la disponibilidad de los bienes; (iv) si el contrato de provisión contempla responsabilidades de las partes, en particular del tercero, en materias de mantenciones preventivas y correctivas; (v) si los valores y condiciones expuestos en el mencionado instrumento se encuentran debidamente justificados; (vi) que las partes se encuentren obligadas a ceder el contrato de provisión a un operador del Sistema o al tercero que el Ministerio indique en caso de término del contrato de concesión.

En el caso particular de los contratos de provisión relativos a la implementación de infraestructura de carga en los terminales dispuestos por el MTT, se deberá contemplar expresamente que dicha infraestructura no podrá ser retirada del inmueble ni separada al término de la concesión, salvo en cuanto ello fuese instruido por el Ministerio. El Concesionario no tendrá derecho a reembolso, compensación ni indemnización por este concepto.

Quien suscriba el contrato de provisión con el Concesionario debe ser distinto de éste y no podrá estar relacionado con el Concesionario en los términos del artículo 100° de la Ley N° 18.045.

En caso de que el MTT se pronunciare favorablemente respecto de las condiciones sometidas a su consideración, el MTT se obliga a exigir, en las bases de licitación, en los contratos de concesión y en general en cualquier instrumento jurídico en virtud del cual una persona adquiera el derecho a prestar servicios de transporte de pasajeros en lugar del Concesionario, para el período inmediatamente siguiente, según corresponda, la aceptación de la cesión del contrato de provisión, sujeto a la condición de que los bienes objeto de dicho contrato de provisión se encuentren en correcto estado de conservación atendida su antigüedad y uso. El MTT se obliga a exigir en el mismo instrumento jurídico por el cual el nuevo operador adquiere el derecho a prestar los servicios, que el nuevo operador ceda a quien corresponda el derecho a cobrar y percibir del proveedor del servicio complementario de administración financiera, el precio o renta estipulado en el correspondiente contrato de provisión, con la periodicidad o plazo en él fijados.

Con respecto a los contratos relativos a la infraestructura de carga, el Concesionario deberá presentar al MTT los contratos pertinentes dentro del plazo de diez (10) días hábiles siguientes a la aprobación del proyecto de infraestructura pertinente, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 3.2.3.5. El Ministerio los revisará, pudiendo requerir modificaciones y complementos, entre otros aspectos. Con todo, estos contratos de provisión deberán ser aprobados por el Ministerio dentro del plazo máximo de seis (6) meses contados desde la fecha de suscripción del contrato, o en el plazo mayor que estime el MTT.

El Ministerio podrá rechazar contratos de provisión por razones de buen servicio, de sustentabilidad operacional u económica del Sistema, o por cualquier otra razón de interés público.

4.5 DEL PERSONAL DESTINADO A LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

El Concesionario deberá disponer del personal necesario para cumplir las obligaciones que asume en virtud del presente contrato de concesión, y deberá dar estricto cumplimiento a las exigencias sobre contratación, capacitación, seguros y equipamiento del personal, entre otras, que se establecen en el Apéndice N°8 del presente contrato de concesión.

4.6 SUBCONTRATACIÓN

El Concesionario deberá ejecutar mediante personal propio y/o subcontratado las obligaciones establecidas en este instrumento. En ningún caso se podrá subcontratar la ejecución de los servicios de transporte, salvo autorización previa y expresa del MTT.

En el evento de optar por la alternativa de la subcontratación, esta podrá ejercerse respecto de hasta un veinticinco por ciento (25%) del personal. En este caso, el Concesionario deberá dar estricto cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 183 A y siguientes del Código del Trabajo, que regula el Trabajo en Régimen de Subcontratación. Cualquier incumplimiento que se observe a este respecto, será puesto en conocimiento de las autoridades competentes. En todo caso, en cualquier subcontratación de empresas que realice el Concesionario, se deberá contemplar una cláusula que permita al MTT solicitar y obtener información financiera u operacional de los subcontratistas.

En el caso que una auditoría detecte que los valores que se pagan producto de una subcontratación no se encuentran debidamente justificados, o no se dé acceso a la información financiera u operacional de los subcontratistas, el MTT, a través del Administrador de Contrato, podrá solicitar información complementaria que justifique la subcontratación, se otorgue acceso inmediato a la información de el o los subcontratistas o instruir el término de aquel contrato, en un plazo no superior a tres (3) meses, bajo apercibimiento de término anticipado del contrato de concesión, de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 9.

Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario será el único responsable del cumplimiento de este contrato de concesión. En consecuencia, el Concesionario será responsable de cualquier acto u omisión cometido por su administración o sus subcontratistas en el cumplimiento de las obligaciones que le corresponden conforme a este contrato, salvo situaciones de caso fortuito o fuerza mayor, las que serán debidamente calificadas por el MTT.

Para velar por el cumplimiento del presente contrato de concesión, el Concesionario deberá supervisar las actividades de su administración o sus subcontratistas, prestar el apoyo técnico y establecer las políticas, estándares y pautas que éstos deberán cumplir.

CLÁUSULA 5. DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

5.1 FINANCIAMIENTO DEL SISTEMA

La prestación de los servicios de transporte, materia del presente contrato de concesión, se financia con los recursos provenientes de los usuarios del Sistema y, con recursos procedentes del Estado o de cualquier otra fuente de financiamiento.

El aporte de los usuarios está constituido por las tarifas que pagan por acceder al Sistema, la que es fijada por el Panel de Expertos, creado por la Ley N°20.378, conforme a la metodología establecida el D.S. 140/2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o en aquel Decreto que lo modifique o reemplace. En caso de que el mencionado Panel determine un ajuste de tarifas de acuerdo con la señalada metodología, o establezca un nuevo nivel de tarifa, el Ministerio deberá dar estricto cumplimiento a lo señalado en la Ley N°20.378, particularmente respecto del pronunciamiento que haga el Panel conforme el artículo 15°, así como atender a los estudios de evaluación externa al sistema de transporte público remunerado de pasajeros de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto a que se refiere el artículo tercero transitorio del señalado cuerpo normativo. Adicionalmente, el MTT está facultado para decretar aumentos extraordinarios de tarifas, los que en ningún caso tendrán un límite de monto ni de fecha para su aplicación, cautelando el equilibrio entre los ingresos y costos del Sistema.

En el evento que deje de existir el Panel de Expertos, la tarifa será determinada por quien lo suceda legalmente o por el Ministerio si nada se estableciere en la ley. En este último caso, el procedimiento para determinar el reajuste será establecido por resolución del Ministerio, el cual deberá propender al equilibrio entre los ingresos y costos del Sistema.

De conformidad a lo dispuesto en la Ley N°20.378 y sobre la base de los montos que la Ley de Presupuestos considere para cada año, habrá lugar a un subsidio al transporte público urbano remunerado de pasajeros prestado con buses en la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto. El monto del subsidio se transferirá a las cuentas en las que se administren los recursos del Sistema, en función de lo que éste requiera de acuerdo con lo que informe y proyecte el Ministerio.

Finalmente, se contempla que el Sistema pueda financiarse con otros recursos, de cualquier otra fuente disponible, autorizada por la normativa vigente.

En definitiva, el Sistema se financia por el conjunto de ingresos provenientes de la comercialización y carga de los medios de acceso, así como aquellos ingresos correspondientes a las multas cursadas a los Operadores de Transporte y Proveedores de los Servicios Complementarios del Sistema –salvo aquellas multas que, de conformidad a la Ley N°18.696, sean a beneficio fiscal–, y los aportes provenientes del Estado u otras personas naturales o jurídicas. Con todo, un porcentaje de los recursos provenientes de la aplicación de multas a los Operadores de Buses podrá emplearse para pagar los incentivos por buen desempeño a que se refiere la cláusula 5.3.1.8.8 del contrato de concesión.

5.2 ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS DEL SISTEMA

La administración de los recursos monetarios necesarios para el pago de la prestación de los servicios de transporte y servicios complementarios, así como la distribución de éstos entre los diversos integrantes del Sistema, se llevará a cabo por el prestador de servicios complementarios de administración financiera a que se refiere la cláusula 1.7 del presente contrato.

La administración y distribución de los recursos se realizará en los términos previstos en el presente contrato de concesión, en los contratos que el Concesionario deberá suscribir con dicho proveedor de servicios complementarios de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 1.7 del presente contrato de concesión -el que para todos los efectos legales forma parte del

presente instrumento como contrato accesorio-, y en el contrato suscrito entre el MTT y el proveedor de servicios complementarios de administración financiera. La totalidad de los recursos del Sistema será administrada en las cuentas bancarias que el proveedor de servicios complementarios de administración financiera abra en su calidad de administrador de los recursos del Sistema.

5.3 DE LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO

5.3.1 Cálculo del pago al Concesionario

El Concesionario tendrá derecho a percibir un pago por los servicios de transporte de pasajeros prestados de conformidad al Programa de Operación vigente.

El pago antes referido se realizará a través del proveedor de servicios complementarios de administración financiera, conforme lo dispone la cláusula 5.2 del presente contrato, y su monto se determinará conforme a lo que se señala en los párrafos siguientes.

5.3.1.1 Formulación general

Para los subíndices de las expresiones desarrolladas en esta sección se utilizará la siguiente nomenclatura:

- b = tipo de bus (establece tipología y tecnología de propulsión).
- d = día (1, 2, 3, ...).
- e = expedición.
- i = tipo de día.
- k = tecnología de propulsión.
- m = periodo para ajuste de indicadores o precios.
- p = Periodo (del programa de operaciones).
- s = Servicio-sentido.
- T = Mes (1, 2, ...).

El pago al Concesionario por los servicios de transporte estará compuesto por cuatro (4) factores, los que se indican a continuación:

i. El primero estará determinado por la multiplicación de las transacciones (q) por el precio por pasajero transportado (PPT).

ii. El segundo factor estará determinado por la multiplicación de los kilómetros con derecho a pago (km), por el precio por kilómetro de la Unidad de Servicios (PKS).

iii. El tercer factor estará asociado a un monto que se adicionará o se descontará por aplicación de incentivos por el Cumplimiento de Indicadores (CI), compuesto por los mecanismos de aseguramiento de calidad previstos en el Apéndice N°6 del presente contrato de concesión.

iv. El cuarto factor corresponde a cantidades que por otros conceptos corresponda considerar ($Otros$), de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 5.3.1.8 del presente contrato.

Cabe destacar que los dos primeros factores sumados conforman el ingreso base del concesionario, de acuerdo con lo establecido en la definición de la cláusula 1.1.28.

La determinación de cada uno de dichos factores se calculará sobre la base de valores para cada uno de los elementos que componen dicho factor, correspondientes al mes en que se devenga el pago por la prestación del servicio. De esta forma, el ingreso del Concesionario correspondiente al mes T (Y_T) se construirá mediante la siguiente formulación:

$$Y_T = PPT_T \cdot q_T + PKS_T \cdot km_T + CI_T + Otros_T$$

Donde:

PPT_T : Precio por pasajero transportado correspondiente al mes T.

q_T : Transacciones correspondientes al mes T, conforme la cláusula 5.3.2.1.

PKS_T : Precio por kilómetro de los Servicios correspondiente al mes T.

km_T : Kilómetros con derecho a pago correspondientes al mes T, conforme la cláusula 5.3.2.1.

CI_T : Valor por cumplimiento de indicadores de calidad de servicio (que podrán ser premios o descuentos) correspondiente al mes T, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice N°6 del presente contrato de concesión.

$Otros_T$: Otros pagos y ajustes correspondientes al mes T, de conformidad a lo dispuesto en el presente contrato de concesión.

5.3.1.2 Cálculo del PPT correspondiente al mes T (PPT_T)

El precio por pasajero transportado correspondiente al mes T (PPT_T) estará establecido en pesos ($), truncado a dos (2) decimales, sin aproximación, y se calculará de acuerdo con la siguiente formulación:

$$PPT_T = PPT_0 \cdot (1 + \Delta IPC_T)$$

Donde:

PPT_0 : Valor inicial del Precio por Pasajero Transportado, establecido en la ficha técnica.

ΔIPC_T : Variación del IPC correspondiente al mes T.

ΔIPC_T se calcula de la siguiente forma:

$$\Delta IPC_T = \frac{IPC_T}{IPC_0} - 1$$

Donde:

IPC_T : Valor del Índice de Precios del Consumidor IPC estimado y publicado por el INE correspondiente al mes T.

IPC_0 : Valor del IPC publicado y estimado por el INE que se especifica en la ficha técnica del presente contrato de concesión.

5.3.1.3 Cálculo del PKS correspondiente al mes T (PKS_T)

El precio por kilómetro de los Servicios correspondiente al mes T (PKS_T) estará establecido en pesos ($), truncado a dos (2) decimales, sin aproximación, y se calculará de acuerdo con la siguiente formulación:

$$PKS_T = Min\left\{\frac{\sum_b PKU_{bT} \cdot kmv_{b,T}}{\sum_b kmv_{b,T}}; \frac{\sum_b PKU_{bT} \cdot kmp_{b,T}}{\sum_b kmp_{b,T}}\right\}$$

Donde:

$PKU_{b,T}$: Precio por kilómetro de la Unidad para los buses de tipo b para el mes T.

$kmv_{b,T}$: Kilómetros válidos recorridos por los buses de tipo b correspondientes al mes T, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 5.3.1.6.3, excluyendo los kilómetros comerciales de servicios especiales, de apoyo, salidas adicionales e inyecciones no programadas.

$kmp_{b,T}$: Kilómetros comerciales programados para los buses de tipo b, correspondientes al mes T, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 5.3.1.6.2, excluyendo los kilómetros comerciales de servicios especiales, de apoyo, salidas adicionales e inyecciones no programadas.

El valor del $PKU_{b,T}$ se obtiene utilizando la siguiente formulación:

$$PKU_{b,T} = PK_{b,T} \cdot MAC_{b,T}$$

Donde:

$PK_{b,T}$: Precio por Kilómetro para el bus tipo b en el mes T.

$MAC_{b,T}$: Mecanismo de ajuste por costos para el bus tipo b correspondiente al mes T, según se describe en la cláusula 5.3.1.4 del presente contrato de concesión.

Los valores de $PK_{b,T}$ se obtienen de acuerdo con los factores de conversión contenidos en la siguiente tabla:

Tabla 2: Factores de conversión por tipología y tecnología de propulsión del bus

Tipo de bus b	$PK_{b,T}$
A1 o A2 Diesel	$0{,}950 \cdot PK_{Diesel,T}$
B1 o B2 Diesel	$1{,}000 \cdot PK_{Diesel,T}$
C1 o C2 Diesel	$1{,}220 \cdot PK_{Diesel,T}$
A1 o A2 Eléctrico	$0{,}970 \cdot PK_{Eléctrico,T}$
B1 o B2 Eléctrico	$1{,}000 \cdot PK_{Eléctrico,T}$
C1 o C2 Eléctrico	$1{,}058 \cdot PK_{Eléctrico,T}$

En caso de que se requieran valores de $PK_{b,T}$ para buses cuya combinación de tipología y tecnología no esté comprendida en la Tabla 2, el Ministerio generará la estructura de costos que corresponda y definirá los respectivos valores de $PK_{b,T}$ en un plazo prudencial. En el intertanto, dichos buses serán asimilados al tipo de bus que presente mayor similitud, a juicio del Ministerio. Una vez establecido el nuevo indicador a utilizar, se recalcularán los pagos correspondientes a este periodo y se realizarán los ajustes pertinentes, los que serán pagados o descontados en un plazo prudencial determinado por el Ministerio, a contar del mes siguiente a la comunicación al Concesionario del nuevo $PK_{b,T}$ a utilizar.

El valor inicial de $PK_{k,T}$ corresponderá al valor de pago por Kilómetros ofertado por el Concesionario para el bus de tecnología k ($PK_{k,0}$) que está establecido en la ficha técnica del presente contrato. Este valor podrá ser modificado de acuerdo con las condiciones y procedimientos establecidos en el apartado J del Apéndice N°3 del contrato, en cuyo caso $PK_{k,T}$ corresponderá al valor resultante de la última modificación previa a T.

5.3.1.4 Mecanismo de Ajuste por Costos para un bus de tipo b correspondiente al mes T ($MAC_{b,T}$)

El Mecanismo de Ajuste por Costos para un bus de tipo b correspondiente al mes T ($MAC_{b,T}$) resulta de la aplicación de un vector de indexación de costos, conforme al tipo de bus utilizado por el Concesionario.

Luego, el MAC se definirá de la siguiente forma:

$$MAC_{b,T} = (1 + \Delta VIP_{b,T})$$

Donde:

$MAC_{b,T}$: Mecanismo de ajuste por costos para un bus de tipo b, correspondiente al mes T.

$\Delta VIP_{b,T}$: Vector de indexación de precios, para un bus de tipo b, ajustado al mes T.

Para calcular la variación en el vector de indexación de precios, el Ministerio considerará las fluctuaciones observadas en las variables (índices y precios) que componen este indexador desde su valor indicado en la ficha técnica, hasta el mes del cálculo efectivo del vector de indexación de precios. El vector de indexación considerará los siguientes índices y precios:

a. **Índice de Precios al Consumidor (IPC):** Corresponde al índice estimado y publicado por el INE.

b. **Índice Nominal de Costos Laborales (ICL):** Corresponde al Índice Nominal de Costos Laborales por Actividad Económica serie H, Transporte y Almacenamiento estimado y publicado por el INE.

c. **Valor del Dólar Observado (DO):** Corresponde al promedio mensual reportado por el Banco Central de Chile (o quien lo reemplace en sus funciones).

d. **Precio del petróleo (Diesel):** Corresponde al índice estimado y publicado por el INE en la serie de precios al por mayor, ítem 224 corregido, serie adicional.

e. **Ajuste de energía eléctrica (Electricidad):** Corresponde al ajuste por energía eléctrica, calculado de acuerdo con la multiplicación de la variación del Índice de Precios del Consumidor de los Estados Unidos de América, CPI (*Consumer Price Index for all Urban Consumers*, sin ajuste estacional *U.S. City Average*, base 100 para el trineo 1982-84 determinado por el *Bureau of Labor Statistics, U.S Department of Labor*, serie CUUR0000SA0) por el valor del dólar observado establecido en el literal (c) precedente.

En el evento de que uno o más de los índices o precios señalados sean modificados o reemplazados por otros que recojan elementos de igual o similar naturaleza, la variación en el vector de indexación de precios se calculará a partir de los nuevos índices o precios que al efecto establezca la autoridad o institución correspondiente.

Si uno o más de los índices o precios señalados fueren eliminados o modificados por otro de distinta naturaleza, el DTPM determinará los índices o precios a aplicar, previa información al Concesionario. Para estos efectos, el Concesionario dispondrá de un plazo prudencial, (que en ningún caso será menor a diez (10) días hábiles), para remitir sus comentarios respecto a el o los índices o precios que debieran aplicarse y los fundamentos en que se sustenta su propuesta, los cuales podrán ser considerados por el Ministerio para la definición final de los índices a aplicar.

La definición del Ministerio, así como su fecha de implementación, será comunicada a los concesionarios mediante oficio. En el periodo comprendido entre la última publicación de un indicador que fuere eliminado o modificado y la selección de un nuevo indicador, se utilizará provisionalmente el último valor publicado. Sin perjuicio de lo anterior, una vez establecido el nuevo indicador a utilizar se recalcularán los pagos correspondientes a este periodo y se realizarán los ajustes pertinentes, los que serán pagados o descontados en un plazo prudencial determinado por el Ministerio, a contar del mes siguiente a la comunicación al Concesionario del nuevo índice o precio a utilizar.

La variación porcentual del valor de cada índice o precio X ("factor") será definida como:



$$\Delta X_T = \frac{X_m}{X_0} - 1$$

Donde:

X_m : Corresponde al último (más reciente) valor del índice o precio X publicado en el periodo de ajuste m del respectivo índice o precio.

X_0 : Valor del índice o precio X que se especifica en la ficha técnica del presente contrato de concesión.

Los periodos de ajuste m corresponden a los establecidos en la siguiente tabla:

Tabla 3: Periodos de ajuste de cada índice o precio que compone el ΔVIP

Índice o precio	Periodo de ajuste m
IPC	Ajuste mensual, los doce (12) meses del año, utilizando el valor del índice correspondiente al mes T.
ICL	Ajuste mensual, los doce (12) meses del año, utilizando el valor del índice correspondiente al mes T-2.
DO	Ajuste mensual, los doce (12) meses del año, utilizando el valor correspondiente al mes T.
Diesel	Ajuste mensual, los doce (12) meses del año, utilizando el valor del índice correspondiente al mes T-1.
Electricidad	Ajuste mensual, los doce (12) meses del año, utilizando el valor del índice correspondiente al mes T-3 para el caso del CPI y T para el caso del dólar.

Luego, la variación del vector de indexación de precios para el bus tipo b, para el mes T, será igual a:

$$\Delta VIP_{b,T} = a_b \cdot \Delta IPC_m + b_b \cdot \Delta ICL_m + c_b \cdot \Delta DO_m + d_b \cdot \Delta Diesel_m + e_b \cdot \Delta Electricidad_m$$

Las ponderaciones correspondientes a cada uno de los factores antes señalados se detallan en la Tabla 4, de acuerdo con los distintos tipos de bus (tecnologías de propulsión y tipología del bus).

Tabla 4: Ponderadores de costo por tipo de bus

Tipo de bus b	a_b	b_b	c_b	d_b	e_b
A1 o A2 Diesel	0,153	0,520	0,084	0,243	0,000
B1 o B2 Diesel	0,149	0,503	0,090	0,258	0,000
C1 o C2 Diesel	0,135	0,434	0,105	0,326	0,000
A1 o A2 Eléctrico	0,166	0,688	0,082	0,000	0,064
B1 o B2 Eléctrico	0,160	0,680	0,090	0,000	0,070
C1 o C2 Eléctrico	0,143	0,644	0,116	0,000	0,097

El Ministerio podrá modificar los factores del vector de indexación de precios y los ponderadores contenidos en la Tabla 4 cuando existan cambios en la estructura de costos de los Concesionarios que sean verificables de manera objetiva, y que estime convenientes para la correcta operación del Sistema, sobre la base de estudios, modificaciones legales u otras fuentes

de información que así lo fundamenten, en cualquier momento de la vigencia del presente contrato de concesión, previa consulta a los Ministerios o instituciones correspondientes. Las modificaciones a los factores y sus ponderadores serán de aplicación general, esto es, respecto de todos los Operadores de Buses que cuenten con una cláusula equivalente a la aquí regulada.

Para ejecutar las modificaciones señaladas, el Ministerio comunicará por oficio a los Concesionarios los ajustes en los ponderadores, factores, vectores u otros elementos, junto con sus fundamentos, y la fecha de aplicación del ajuste señalado.

5.3.1.5 Cálculo de los kilómetros con derecho a pago correspondientes al mes T (km_T)

Los kilómetros con derecho a pago correspondientes al mes T (km_T) se calcularán en función de los kilómetros comerciales programados, entendidos éstos como la suma de buses-kilómetro establecidos en el o los Programa(s) de Operación (PO) vigente(s) durante el período de pago correspondiente al mes T, de acuerdo con la siguiente formulación:

$$km_T = \left(\sum_{i,b} kmp_{i,b,T} \cdot nd_{iT}\right) \cdot ICFP_T + \sum_{b} \left(1{,}12 \cdot (kme_{b,T} + kma_{b,T}) + kmy_{b,T}\right)$$

Donde:

km_T : Kilómetros con derecho a pago correspondientes al mes T.

$kmp_{i,b,T}$: Kilómetros comerciales programados para un día del tipo i, para los buses de tipo b definidos en el o los PO vigente(s) de acuerdo con lo indicado en el Apéndice N°3 del presente contrato, correspondientes al mes T, según lo establecido en la cláusula 5.3.2.1.

$nd_{i,T}$: Número de días del tipo i, definidos en el o los PO vigente(s) correspondientes al mes T, según lo establecido en la cláusula 5.3.2.1.

$ICFP_T$: Índice de Cumplimiento de Frecuencia y Plazas correspondiente al mes T, según lo establecido en la cláusula 5.3.1.6.

$kme_{b,T}$: Kilómetros comerciales de servicios especiales realizados por buses de tipo b, correspondientes al mes T, según lo establecido en la cláusula 5.3.2.1.

$kma_{b,T}$: Kilómetros comerciales de servicios de apoyo realizados por buses de tipo b, correspondientes al mes T, según lo establecido en la cláusula 5.3.2.1.

$kmy_{b,T}$: Kilómetros comerciales de salidas adicionales e inyecciones no programadas, solicitadas por el Ministerio y realizadas por buses de tipo b, correspondientes al mes T, según lo establecido en la cláusula 5.3.2.1.

5.3.1.6 Índice de Cumplimiento de Frecuencia y Plazas correspondiente al mes T ($ICFP_T$)

Con el objeto de pagar los kilómetros efectiva y oportunamente prestados, se multiplicarán los kilómetros comerciales programados correspondientes al mes T (kmp_T) por el Índice de Cumplimiento de Frecuencia y Plazas ($ICFP_T$) correspondiente al mes T.

El Índice de Cumplimiento de Frecuencia y Plazas ($ICFP_T$) de la unidad de servicios, se construye en base a los kilómetros comerciales programados y kilómetros válidos, que dependen de un Índice de Cumplimiento de Frecuencia (ICF) y un Índice de Cumplimiento de Plazas (ICP), conforme se expone a continuación.

5.3.1.6.1 Cálculo del Índice de Cumplimiento de Frecuencia y Plazas correspondiente al mes T

El ICFP se obtiene de la división de los kilómetros válidos con los kilómetros comerciales programados. Así, la determinación del ICFP correspondiente al mes T, para la unidad de servicios, quedará determinada por la siguiente formulación:

$$ICFP_T = \frac{\sum_{s,p,d} kmv_{s,p,d,T}}{\sum_{s,p,d} kmp_{s,p,d,T}}$$

Donde:

$ICFP_T$: Índice de cumplimiento de Frecuencia y Plazas correspondiente al mes T.

$kmv_{s,p,d,T}$: Kilómetros válidos para el servicio-sentido s, de expediciones despachadas en el periodo p, día d, correspondientes al mes T.

$kmp_{s,p,d,T}$: Kilómetros comerciales programados para el servicio-sentido s, del periodo p, día d, correspondientes al mes T.

Cabe precisar que, para efectos del cálculo de multas u otros usos que determine el Ministerio, este indicador se podrá agregar a distintos niveles. A modo de ejemplo, podrá agregarse a nivel de servicio, sentido, periodo, día, quincena o mes, o bien, usando combinaciones de estos, siendo el nivel de agregación más amplio el $ICFP_T$, que refleja la oferta de transporte efectivamente prestada por una unidad de servicios completa en el mes T.

Sin perjuicio de lo anterior, para efectos de lo dispuesto en la cláusula 1.8.2.1, el apartado 1.5.1 del Apéndice N°3 y lo establecido en el Apéndice N°7, el cumplimiento de un servicio sentido mes se evaluará conforme a la formulación previamente descrita.

En particular, para efectos de lo dispuesto en el apartado B.1.4 del Apéndice N°7 se utilizará la siguiente formulación:

$$ICFP_{s,p,T} = \frac{\sum_d kmv_{s,p,d,T}}{\sum_d kmp_{s,p,d,T}}$$

Donde:

$ICFP_{s,p,T}$: Índice de cumplimiento de Frecuencia y Plazas del servicio-sentido s, del periodo p, correspondiente al mes T.

$kmv_{s,p,d,T}$: Kilómetros válidos para el servicio- sentido s, de expediciones despachadas en el periodo p, día d, correspondientes al mes T.

$kmp_{s,p,d,T}$: Kilómetros comerciales programados, para el servicio sentido s, del periodo p, día d, correspondientes al mes T.

5.3.1.6.2 Cálculo de los Kilómetros Comerciales Programados

Los kilómetros comerciales programados para cada servicio-sentido-periodo-día correspondientes al mes T se calculan como sigue:

$$kmp_{s,p,d,T} = L_{s,p,d,T} \cdot \sum_b ep_{b,s,p,d,T}$$

Donde:

$L_{s,p,d,T}$: Corresponde a la longitud en kilómetros del servicio-sentido s, del periodo p y día d, correspondiente al mes T, de acuerdo con lo establecido en el Programa de Operación.

$ep_{b,s,p,d,T}$: Corresponde a la cantidad de expediciones programadas para los buses tipo b, en el servicio-sentido s, del periodo p y día d, correspondientes al mes T, de acuerdo con lo establecido en el Programa de Operación.

5.3.1.6.3 Cálculo de los Kilómetros Válidos

Los kilómetros válidos por servicio-sentido-periodo-día considerán sólo las expediciones válidas, de conformidad a lo establecido en la cláusula 1.1.22, y el valor mínimo entre el indicador de cumplimiento de frecuencia (ICF) y el indicador de cumplimiento de plazas (ICP), multiplicado por los kilómetros comerciales programados correspondientes al mes T.

$$kmv_{s,p,d,T} = Min\{ICF_{s,p,d,T}, ICP_{s,p,d,T}\} \cdot kmp_{s,p,d,T}$$

Donde:

$kmv_{s,p,d,T}$: Kilómetros válidos del servicio-sentido s, del periodo p, en el día d, correspondientes al mes T ($d \in T$).

$ICF_{s,p,d,T}$: Índice de Cumplimiento de Frecuencia del servicio-sentido s, del periodo p, en el día d, correspondiente al mes T ($d \in T$).

$ICP_{s,p,d,T}$ Índice de Cumplimiento de Plazas del servicio-sentido s, periodo p, en el día d, correspondiente al mes T ($d \in T$).

Por otro lado, los kilómetros válidos por tipo de bus ($kmv_{b,T}$), que se utilizan en el cálculo del PKS indicado en la cláusula 5.3.1.3, se calculan contabilizando las expediciones válidas para cada servicio-sentido s, periodo p y día d correspondientes al mes T, las que nunca podrán superar la cantidad de expediciones programadas de cada servicio-sentido-periodo-día del correspondiente mes.

Así, los kilómetros válidos por tipo de bus del mes T ($kmv_{b,T}$) se calculan de la siguiente forma:

$$kmv_{b,T} = \sum_{s,p,d} ev_{b,s,p,d,T} \cdot L_{s,p,d,T}$$

Tal que, para cada tipo de bus y para efectos del pago, el número las expediciones válidas no podrán superar el número de expediciones programadas según lo siguiente:

$$\sum_{b} ev_{b,s,p,d,T} \leq \sum_{b} ep_{b,s,p,d,T}$$

Donde:

$ev_{b,s,p,d,T}$: Número de expediciones válidas realizadas por buses tipo b, en el servicio-sentido s, despachadas en el período p, en el día d, correspondientes al mes T ($d \in T$).

Con el fin de no generar un efecto negativo en el cálculo del PKS_T al que hace referencia la cláusula 5.3.1.3, en caso de existir sobreoferta de servicios en un servicio-sentido-periodo-día, se considerarán primero las expediciones asociadas a los buses de mayor $PK_{b,T}$ y luego las

expediciones asociadas a buses de menor $PK_{b,T}$, hasta completar el número de expediciones programadas del servicio-sentido-periodo-día.

Para estos efectos se entenderá por sobreoferta de servicios del servicio-sentido-periodo-día cuando se cumpla la siguiente regla:

$$\sum_{b} ev_{b,s,p,d,T} > \sum_{b} ep_{b,s,p,d,T}$$

5.3.1.6.4 Índice de Cumplimiento de Frecuencia (ICF)

El indicador $ICF_{s,p,d,T}$ busca cautelar la frecuencia de la oferta de transporte de todos los servicios-sentido, en cada período de un día específico. Para estos efectos, se determina el desempeño de cada servicio-sentido s, en cada período p, para cada día d, correspondiente al mes T ($d \in T$), cuantificando las expediciones válidas realizadas ($ev_{s,p,d,T}$) con respecto a las expediciones planificadas en el correspondiente Programa de Operación ($ep_{s,p,d,T}$), de la siguiente forma:

$$ICF_{s,p,d,T} = Min\left\{1; \frac{\sum_b ev_{b,s,p,d,T}}{\sum_b ep_{b,s,p,d,T}}\right\}$$

5.3.1.6.5 Índice de cumplimiento de Plazas (ICP)

El indicador $ICP_{s,p,d,T}$ busca cautelar las plazas de la oferta de transporte de todos los servicios-sentido, en cada período de un día específico. Para estos efectos, se determina el desempeño de cada servicio-sentido s, en cada período p, para cada día d, correspondiente al mes T ($d \in T$), cuantificando las plazas observadas ($pl^{val}_{s,p,d,T}$), que provienen de las expediciones válidas, con respecto a las plazas planificadas en el correspondiente Programa de Operación ($pl^{prog}_{s,p,d,T}$), de la siguiente forma:

$$ICP_{s,p,d,T} = Min\left\{1; \frac{\sum_b pl^{val}_{b,s,p,d,T}}{\sum_b pl^{prog}_{b,s,p,d,T}}\right\}$$

$$pl^{val}_{s,p,d,b,T} = \sum_{e} plazas^{val}_{e,b,s,p,d,T}$$

$$pl^{prog}_{s,p,d,b,T} = \sum_{e} plazas^{prog}_{e,b,s,p,d,T}$$

Donde:

$plazas^{val}_{e,s,p,d,b,T}$: Plazas de la *e-ésima* expedición válida realizada por un bus tipo b, en el servicio-sentido s, despachada en el período p, en el día d, correspondientes al mes T ($d \in T$).

$plazas^{prog}_{e,s,p,d,b,T}$: Plazas de la *e-ésima* expedición programada para buses tipo b, en el servicio-sentido s, en el período p, en el día d, correspondientes al mes T ($d \in T$).

Para el cálculo del indicador se asumirán el siguiente número de plazas según la tipología del bus (independiente de la tecnología de propulsión):

Tabla 5:Número de plazas por tipología de bus

Tipología de Bus	Número de plazas
A1 o A2	60
B1 o B2	90
C1 o C2	150

En caso de buses cuya tipología no esté comprendida en la citada tabla, el Ministerio definirá, en un plazo prudencial, el número de plazas a utilizar para el cálculo del indicador.

5.3.1.6.6 Corrección de ICF e ICP en extremos de periodos

Para evitar que eventuales retrasos o adelantos en expediciones realizadas en los extremos de períodos signifiquen una caída en el *ICF* e *ICP*, se aplicará para cada servicio sentido *s*, período *p* y día *d* correspondiente al mes *T* en que $(ev_{s,p,d,T}) > (ep_{s,p,d,T})$ lo siguiente:

- Si para ese mismo servicio-sentido s, en el período anterior *p-1* (que puede pertenecer al día *d* o *d-1*) se cumple copulativamente que (i) $ICF_{s,p-1,d,T} < 1$ y que (ii) existe una expedición realizada en el servicio-sentido *s*, dentro de los primeros cinco (5) minutos del período *p*:

  - Se asignará la primera expedición realizada en el período *p* al período *p-1*, sólo para efectos de determinar los intervalos observados del período *p-1*.

  - Se reducirá en uno (1) el valor de $ev_{s,p,d,T}$ y se incrementará en uno el valor de $ev_{s,p-1,d,T}$, aplicándose la misma regla respecto de las plazas correspondientes a dicha expedición.

  Esta corrección se realizará sólo para una expedición válida para cada servicio sentido s, del período *p*, y día *d*.

  Con estos nuevos valores para las expediciones y plazas se recalcularán los nuevos $ICF_{s,p-1,d,T}$, $ICP_{s,p-1,d,T}$, $ICF_{s,p,d,T}$ e $ICP_{s,p,d,T}$.

- Si, luego de realizar la corrección anterior, continúa resultando que $(ev_{s,p,d,T}) > (ep_{s,p,d,T})$ se verificará si para ese mismo servicio-sentido *s*, en el período posterior *p+1* (que puede pertenecer al día *d* o *d+1*) se cumple copulativamente que: (i) $ICF_{s,p+1,d,T} < 1$; y, (ii) que existe una expedición realizada en el servicio-sentido *s* dentro de los últimos 5 minutos del período p. Si esto se cumple:

  - Se asignará la última expedición realizada en el período *p* al período *p+1*, sólo para efectos de determinar los intervalos observados del período *p+1*.

  - Se reducirá en uno el valor de $ev_{s,p,d,T}$ y se incrementará en uno el valor de $ev_{s,p+1,d,T}$, aplicándose la misma regla respecto de las plazas correspondientes a dicha expedición.

  Esta corrección se realizará sólo para una expedición válida para cada servicio sentido s, período p y día d.

  Con estos nuevos valores para las expediciones y plazas realizadas se recalcularán los nuevos $ICF_{s,p+1,d,T}$, $ICP_{s,p+1,d,T}$, $ICF_{s,p,d,T}$ e $ICP_{s,p,d,T}$.

Las correcciones señaladas no podrán en ningún caso hacer que el $ICP_{s,p,d,T}$ para el mismo periodo al cual se le reduce una expedición resulte inferior a uno (1) luego de aplicarse. Si ello ocurriese no se realizará la corrección.

5.3.1.7 Cálculo del pago por Cumplimiento de Indicadores correspondientes al mes *T* (CI_T)

El pago por cumplimiento de indicadores de calidad de servicio, ya sea premio o descuento, correspondiente al mes *T*, se calculará en la forma prevista en el Apéndice N°6 y será pagado de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 5.3.2.1.

5.3.1.8 Otros Pagos y Ajustes correspondientes al mes T ($Otros_T$)

5.3.1.8.1 Pago por el uso de vías tarificadas

El Concesionario tendrá derecho a un pago por los cobros que se devenguen mensualmente por el uso programado en el o los respectivos Programas de Operación, de las vías entregadas en concesión por el Ministerio de Obras Públicas, o cualquier otra vía por cuyo uso se cobre una tarifa (vías tarificadas).

El pago por este concepto estará sujeto al cumplimiento del Programa de Operación, por lo que sólo se pagarán los costos de peaje asociados a expediciones válidas. El cálculo del pago se realizará sobre la base del horario y fecha efectiva de paso por los puntos de cobros y las tarifas correspondientes a dichos horarios y fechas de paso.

Por otra parte, se reconocerá y pagará también el costo de peaje de aquellas expediciones no programadas que hayan sido solicitadas por el Ministerio, y que hubieren sido efectiva y oportunamente prestadas por el Concesionario de acuerdo con las condiciones establecidas por el Ministerio en la respectiva solicitud.

No se pagará por el uso de vías tarificadas en el caso de las expediciones no comerciales (expedición en vacío), salvo que el Ministerio hubiera instruido al Concesionario a utilizar dichas vías.

Las tarifas asociadas al uso de vías tarificadas corresponderán a aquellas publicadas por el Ministerio de Obras Públicas o quien corresponda, para cada punto de cobro, día, hora y sentido de circulación.

5.3.1.8.2 Pago por el uso de otra infraestructura concesionada

El Concesionario tendrá derecho a que los cobros que se devenguen mensualmente por el uso que haga, en el marco del respectivo Programa de Operación, de la infraestructura entregada en concesión por el Ministerio de Obras Públicas y/o el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, distinta de las vías tarificadas, sean pagados con recursos del Sistema.

Estos pagos se efectuarán directamente al titular de la concesión de infraestructura, por los montos que corresponda según el uso de dicha infraestructura y se realizarán con los recursos disponibles del Sistema, Este pago estará asociado al cumplimiento del Programa de Operación, por lo que solo se pagará por el uso de la infraestructura concesionada asociado a expediciones válidas y a movimientos no comerciales solicitados por el Ministerio.

5.3.1.8.3 Pago por el uso de otra infraestructura no concesionada

El Concesionario tendrá derecho a que los cobros que se devenguen mensualmente por el uso efectivo de aquella infraestructura no concesionada cuyo uso sea solicitado por el Ministerio, que resulte necesario para la provisión de servicios de transporte del Sistema, sean pagados con recursos de este último. El uso de terminales no dará derecho a pago por este concepto.

Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario podrá solicitar el pago por uso de infraestructura no concesionada, la que solo procederá respecto del cobro de acceso de los buses a la infraestructura, previa solicitud del Concesionario y con la autorización escrita del Ministerio, para lo cual será requisito que el uso de la referida infraestructura tenga lugar en el marco del respectivo Programa de Operación. El Concesionario deberá presentar al Administrador de Contrato la solicitud de reembolso de los pagos que corresponda y que hubiere realizado por esta causa dentro de los treinta (30) días siguientes de efectuados, a la cual deberá acompañar la correspondiente factura con sus respectivos respaldos. El pago se efectuará con los recursos disponibles del Sistema, Cabe destacar que solo se pagará por este concepto los costos asociados a expediciones válidas y a movimientos no comerciales solicitados por el Ministerio.

5.3.1.8.4 Pago por buses derivados de contratos de provisión

El Concesionario tendrá derecho a un pago mensual por cada uno de los buses que opere en el marco de un contrato de provisión, para el solo efecto de hacer frente al pago de las cuotas o canon de rentas pendientes.

El número de cuotas a pagar, las fechas de pago, así como el monto, la moneda y mecanismo de ajuste (en caso de existir), entre otros aspectos, se encuentran regulados en los contratos de provisión y en las cesiones respectivas, en caso de que corresponda. Lo anterior, se regirá de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°4.

Para estos efectos, el Concesionario deberá ceder al tercero acreedor de las obligaciones derivadas del contrato de provisión -o a quién este designe-, el monto de sus ingresos mensuales que equivalgan al pago de las cuotas de los buses derivados de los contratos de provisión, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 5.3.2.5. De este modo, los ingresos cedidos serán pagados directamente al acreedor, lo que permitirá resguardar la continuidad y permanencia de los pagos asociados al financiamiento de la flota.

5.3.1.8.5 Pago por Terminales Adicionales

El Concesionario tendrá derecho a recibir un pago mensual correspondiente a las cuotas por terminales adicionales – si los tuviere- de conformidad a los valores indicados en la Ficha Técnica como Precio por Cuotas de Terminales Adicionales (PCT). El pago se realizará en pesos chilenos, de acuerdo con el valor de la Unidad de Fomento (UF) del último día del mes T-1 reportado por el Banco Central de Chile (o quien lo reemplace en sus funciones).

El Concesionario deberá presentar al Administrador de Contrato, a la época de entrega del Plan de Transición, el título que lo habilite para, a lo menos, usar y gozar de los inmuebles que corresponda.

Estos valores se pagarán durante la vigencia del contrato, sujeto a la condición de que el Concesionario utilice estos terminales en su operación. El pago se realizará a contar del mes siguiente al inicio de la prestación de los servicios en cada uno de los terminales pertinentes, en cuotas mensuales, iguales y sucesivas, de acuerdo con lo previsto en la cláusula 5.3.2.1 del presente contrato de concesión. Lo anterior, en la medida que el terminal cuente con las condiciones necesarias para la correcta operación de los servicios de transporte y se utilice exclusivamente como terminal, incluyendo actividades conexas, con la debida aprobación del Ministerio.

Para estos efectos, el Concesionario podrá ceder al tercero acreedor correspondiente -o a quien este designe-, el monto de sus ingresos mensuales que equivalgan al pago por terminales adicionales, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 5.3.2.5.

5.3.1.8.6 Pago por infraestructura de carga

El Concesionario tendrá derecho a recibir un pago mensual correspondiente a las Cuotas de Infraestructura de Carga (CIC) que hubiere ofertado, establecidas en la ficha técnica, las que se pagarán en pesos chilenos de acuerdo con el valor de la Unidad de Fomento del último día del mes T-1 reportado por el Banco Central de Chile (o quien lo reemplace en sus funciones).

El precio de la infraestructura a instalar en cada terminal variará en función del proyecto de que se trate, y su valor se deberá dividir en 168 cuotas mensuales, iguales y sucesivas. Si bien, el número de cuotas mensuales equivale a un periodo de 14 años, que excede el plazo original del contrato de concesión, ello obedece a que los contratos que suscriba el Concesionario para la instalación de la infraestructura de carga en los terminales dispuestos por el MTT, deberán ser aceptados por el Ministerio como contratos de provisión, de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 4.4.5. del contrato de concesión, en la medida que los referidos instrumentos cumplan los requisitos que allí se indican y que la infraestructura cumpla íntegramente los fines y requerimientos que se establecen en el Apéndice N°11 del contrato de concesión. En virtud de lo anterior, las partes se encuentran obligadas a ceder el contrato de provisión a la persona que adquiera el derecho a prestar servicios de transporte de pasajeros en lugar del Concesionario, en caso de término de la concesión.

En este contexto, los pagos a que se refiere esta cláusula comenzarán a pagarse a contar del mes siguiente al inicio de la prestación de los servicios en cada uno de los terminales pertinentes, de acuerdo con lo previsto en la cláusula 5.3.2.1 del presente contrato. Sin embargo, estos pagos finalizarán junto con el término de la concesión y, en la medida que corresponda, continuarán pagándose al nuevo Operador una vez perfeccionada la cesión del contrato de provisión de infraestructura de carga pertinente.

Cabe destacar que esta infraestructura no podrá ser retirada ni separada del inmueble al término de la concesión, salvo en cuanto ello fuese instruido por el Ministerio. El Concesionario no tendrá derecho a reembolso, compensación ni indemnización por este concepto. Para estos efectos, el Concesionario podrá ceder al tercero acreedor correspondiente -o a quién este designe- el monto de sus ingresos mensuales que equivalgan al pago por infraestructura de carga, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 5.3.2.5.

5.3.1.8.7 Pago por reducción de índices de evasión (PRE)

El Concesionario tendrá derecho a un pago por la reducción de índices de evasión. Para esto se realizarán mediciones de evasión en cada unidad de servicios con una periodicidad de seis (6) meses o aquella periodicidad diferente que el MTT determine, que en ningún caso podrá ser superior a doce (12 meses). En el cálculo de la reducción de índices de evasión se considerarán las reducciones en la evasión del periodo medido con respecto al valor base entregado por el MTT (E_0) para cada unidad de servicios, y al margen de error correspondiente a la metodología de cálculo de los índices de evasión de la unidad de servicios en cada periodo. Ambos serán informados por el Administrador de Contrato con la debida antelación al inicio de la prestación de los servicios.

El valor de E_0 será calculado en base a la última medición de evasión previa al inicio de los servicios por parte del Concesionario, conforme a la metodología de medición establecida en la Resolución Exenta N°507, del año 2019, de la Subsecretaría de Transportes, o aquella que la modifique o reemplace. Para determinar el valor de E_0 se restarán dos puntos porcentuales (2%) al porcentaje de evasión que arroje la respectiva medición.

En el evento de que se modifique la metodología de medición durante la vigencia del contrato, en forma posterior al inicio de la operación, el Ministerio notificará al Concesionario a través del Administrador del Contrato, e indicará la oportunidad en que se entregará un nuevo valor de E_0. La nueva metodología no podrá operar retroactivamente, y comenzará a regir en la fecha que indique la respectiva notificación al Concesionario. Para determinar el valor de E_0 se restarán dos puntos porcentuales (2%) al porcentaje de evasión que arroje la respectiva medición. La modificación de la metodología de medición no dará derecho a compensación alguna ni será causal de revisión excepcional.

Para proceder al pago, se calculará el monto correspondiente de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$PRE_T = max\left(100 \cdot T_m \cdot \left(\frac{E_0 - E_m - \epsilon_m}{1 - E_m}\right), 0\right)$$

Donde:

PRE_T : Pago por reducción de índices de evasión correspondiente al mes T, en pesos chilenos.

T_m : Transacciones totales consideradas en las liquidaciones de pago al Concesionario en el periodo m, que corresponde a los seis (6) meses anteriores a la fecha de cálculo, o la cantidad de meses transcurridos desde la última medición.

E_0 : Indicador de evasión base establecido por el MTT, expresado en porcentaje.

ε_m : Margen de error de la medición del indicador de evasión del periodo m correspondiente, expresado en porcentaje.

E_m : Indicador de evasión medido para el periodo m, expresado en porcentaje.

Asimismo, el pago sólo procederá si el concesionario da cumplimiento íntegro a un plan semestral incremental para reducir los índices de evasión, el que deberá ser presentado antes de comenzar el semestre respectivo y ser aprobado por parte del Ministerio. El cumplimiento del mencionado plan deberá reportarse a través de un informe remitido al Ministerio con posterioridad al cierre del semestre, para dar lugar al pago respectivo después de su aprobación.

De corresponder el pago por este concepto, se pagará de acuerdo con lo establecido en la cláusula 5.3.2.1.

5.3.1.8.8 Pago por incentivo al buen desempeño operacional

El Concesionario tendrá derecho a un incentivo monetario por buen desempeño operacional, cuyo monto y condiciones se detallan en el apartado G del Apéndice N°6 del contrato de concesión y se pagará de acuerdo con lo previsto en la cláusula 5.3.2.1.

5.3.1.8.9 Otros pagos, asociados a requerimientos específicos del Ministerio y derivados del proceso de restablecimiento de la ecuación contractual

El Concesionario tendrá derecho a un pago correspondiente a las instrucciones de adquisición de bienes, contratación o prestación de servicios que efectúe el MTT, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 2.1.6, que se pagará conforme a lo previsto en la cláusula 5.3.2.1.

El Ministerio establecerá el valor que pagará por la adquisición, contratación o prestación de servicios, con un tope de 50.000 UF (cincuenta mil Unidades de Fomento) anuales, a través del siguiente procedimiento:

El Concesionario deberá presentar al menos tres (3) cotizaciones al Administrador del Contrato dentro del plazo de treinta (30) días contados desde que el MTT le comunique la instrucción. Las tres (3) cotizaciones señaladas precedentemente deberán presentarse sobre la base de un formato pre aprobado por el Administrador del Contrato, a fin de que sean comparables entre sí, esto es, tengan, al menos, el mismo nivel de desglose, la misma forma de valorización y que se ajusten a las indicaciones señaladas por el Ministerio.

Adicionalmente, deberán contener o considerar las siguientes condiciones mínimas, cuando corresponda, según el objeto de la instrucción, conforme establezca el MTT:

i) detalle de precios unitarios por partida;

ii) cronograma;

iii) que la cotización tenga una vigencia de al menos dos (2) meses contados desde la fecha de presentación de la misma.

El Ministerio tendrá un plazo de diez (10) días contados desde la recepción de las cotizaciones, para aprobarlas o rechazarlas. En caso de rechazo de alguna o de todas las cotizaciones presentadas, el MTT podrá repetir el proceso señalado precedentemente, para lo cual el Concesionario tendrá un plazo adicional de diez (10) días para entregar tres (3) nuevas cotizaciones y el Ministerio tendrá diez (10) días para aprobarlas o rechazarlas.

Con todo, el Ministerio podrá solicitar directamente las cotizaciones que estime convenientes y, sobre esa base, realizar la instrucción correspondiente.

El Ministerio comunicará por escrito al Concesionario el monto y forma de pago pertinente (monto, número de cuotas, y fechas desde las que procede, rendición de cuentas, entre otros aspectos). El Concesionario deberá cumplir la instrucción conforme a lo determinado por el Ministerio.

Adicionalmente, a través de este ítem se podrán realizar los pagos derivados del proceso de restablecimiento de la ecuación contractual, de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 5.4.

5.3.2 Del proceso de pago

El ingreso a que hubiere lugar de conformidad a lo dispuesto en el presente contrato de concesión será pagado por el proveedor de servicios complementarios de administración financiera previsto en la cláusula 5.2 en la forma que se determine en el correspondiente contrato a que se refiere la cláusula 1.7 del presente contrato.

El pago se realizará mensualmente, en las siguientes instancias: i) La primera, correspondiente a un monto fijo en UF ($Anticipo_T$), establecido en la ficha técnica y en el Anexo N°21, utilizando el valor de la UF del último día del mes en que se realizaron los servicios a pagar (mes T) reportado por el Banco Central de Chile (o quien lo reemplace en sus funciones) y; ii) la segunda, correspondiente a $Y_T - Anticipo_T$ (monto del pago mensual menos el anticipo), ambos de conformidad a lo establecido en la cláusula 5.3.2.1.

Sin perjuicio de lo anterior, durante el proceso de transición, el monto del anticipo será proporcional a los servicios traspasados al último día del mes anterior respecto de cada Concesionario, de acuerdo con los servicios definidos en el PO inicial. Dicho anticipo se determinará de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$Anticipo_T = \frac{n_{T-1}}{N} \cdot Anticipo$$

Donde n_{T-1} corresponde a los servicios traspasados al último día del mes T-1, N es la cantidad de servicios de la US, y Anticipo es el anticipo definido en la Ficha Técnica para la US.

5.3.2.1 Fechas de pago

Para estos efectos, en caso de que la fecha de pago corresponda a un día no hábil (sábado, domingo o festivo), entonces esta se postergará hasta el primer día hábil siguiente.

5.3.2.1.1 Anticipo

El anticipo, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 5.3.2 del contrato, correspondiente a cada mes (mes T), se pagará el día 10 del mes siguiente (mes T+1).

5.3.2.1.2 Ingreso Base

De acuerdo con lo establecido en la definición de la cláusula 1.1.30, el ingreso base corresponde a la suma de los dos primeros factores de la formulación general, multiplicación de las transacciones (q) por el precio por pasajero transportado (PPT) y multiplicación de los kilómetros con derecho a pago (km), por el precio por kilómetro de la Unidad de Servicios (PKS), de conformidad con lo establecido en la cláusula 5.3.1.1.

Los kilómetros con derecho a pago realizados entre el día 1 y el último día de cada mes (mes T), ambas fechas inclusive, y las transacciones a considerar, que corresponden a aquellas registradas en los validadores del medio de acceso, que fueren registradas en los servidores centrales entre el día 1 y el último día de cada mes (mes T), ambas fechas inclusive, se pagarán el día 25 del mes siguiente (mes T+1).

Sin perjuicio de lo anterior, en el caso de que existan transacciones realizadas entre los días 1 y el último día de cada mes que fueren registradas en los servidores centrales con posterioridad a la fecha de pago, se pagarán en la liquidación más próxima a la fecha en que fueren informadas, utilizando el valor del PPT correspondiente a la fecha de las referidas transacciones.

Así, los ingresos por los servicios de transporte que se devenguen cada mes (mes T) se pagarán el día 25 del mes siguiente (mes T+1).

5.3.2.1.3 Cumplimiento de Indicadores (CI)

El ingreso o descuento a que hubiere lugar por cumplimiento de indicadores, en los términos estipulados en la cláusula 5.3.1.7, que se devengue cada mes (mes *T*), se pagará o descontará el día 25 del mes siguiente al mes medido (mes *T*+1).

Los ingresos o descuentos asociados a este concepto tendrán lugar desde el inicio del periodo de transición hasta el último día de prestación de los servicios, sin perjuicio de lo dispuesto en la cláusula 4.1.6 del contrato.

5.3.2.1.4 Otros

i) Pago por uso de vías tarificadas

Los pagos por el uso de las vías tarificadas en los términos estipulados en la cláusula 5.3.1.8.1, que se devenguen durante cada mes (mes *T*), se pagarán el día 25 del mes siguiente (mes *T+1*).

ii) Pago por el uso de otra infraestructura concesionada o no concesionada

Los pagos por el uso de infraestructura concesionada o no concesionada en los términos estipulados en las cláusulas 5.3.1.8.2 y 5.3.1.8.3, que se devenguen durante cada mes (mes *T*), se pagarán el día 25 del mes siguiente (mes *T+1*).

iii) Pago por buses derivados de contratos de provisión

Los pagos asociados a los contratos de provisión estipulados en la cláusula 5.3.1.8.4, que se devenguen durante cada mes (mes *T*), se pagarán en la oportunidad prevista en los instrumentos respectivos.

iv) Pago por Terminales Adicionales

Los pagos por el uso de Terminales Adicionales en los términos estipulados en la cláusula 5.3.1.8.5, que se devenguen durante cada mes (mes *T*), se pagarán el día 25 del mes siguiente (mes *T+1*).

v) Pago por Infraestructura de Carga

Los pagos por la Infraestructura de Carga en los términos estipulados en la cláusula 5.3.1.8.6, que se devenguen durante cada mes (mes *T*), se pagarán el día 25 del mes siguiente (mes *T+1*).

vi) Pago por reducción de índices de evasión

De corresponder el pago por el incentivo por reducción de índices de evasión en los términos estipulados en la cláusula 5.3.1.8.7, se dividirá el monto calculado en las cuotas mensuales, iguales y sucesivas que establezca el Ministerio, con un máximo de seis (6) cuotas. Estas cuotas se pagarán los días 25 de los meses siguientes, a partir del mes inmediatamente consecutivo (mes *T+1*) a la fecha de notificación del pago mediante oficio del Administrador de Contrato.

vii) Pago por Incentivo al buen desempeño operacional

De corresponder el pago por el incentivo al buen desempeño operacional descrito en la cláusula 5.3.1.8.8, este se pagará el día 25 del mes siguiente a la fecha de notificación del pago mediante oficio del Administrador de Contrato, luego de efectuado el cálculo de acuerdo con lo dispuesto en el Apéndice N°6.

viii) Otros pagos asociados a requerimientos específicos del Ministerio y derivados del proceso de restablecimiento de la ecuación contractual

Los pagos asociados a requerimientos específicos del Ministerio en los términos estipulados en la cláusula 5.3.1.8.9, que se devenguen durante cada mes (mes *T*), se pagarán el día 25 del mes siguiente (mes *T+1*). Todo ello, de acuerdo con lo convenido en el instrumento correspondiente suscrito entre el Concesionario y el MTT.

ix) Ajustes por reprocesamiento de liquidaciones anteriores

El Ministerio, de oficio o a petición del Concesionario, podrá, a partir de la actualización de la información disponible, efectuar los reprocesos y ajustes en los pagos que corresponda hacer efectivos en cada liquidación.

Los ajustes por reprocesamiento se pagarán o descontarán en la liquidación siguiente a la fecha en que se genere el cálculo.

5.3.2.2 Transacciones registradas en validadores de zonas pagas mixtas

Las transacciones registradas en validadores de zonas pagas compartidas entre el Concesionario y otros Operadores de Buses, se distribuirán y pagarán conforme a un instructivo que establece la metodología de cálculo, que será definido por el Ministerio de acuerdo con lo señalado en el apartado M.2 del Apéndice N°3, e informado mediante un oficio a través del Administrador de Contrato y publicado en la página web del DTPM.

La distribución de las transacciones y su pago se realizarán de acuerdo con los resultados de dicha metodología. Estos resultados de distribución de las transacciones podrán ser revisados y, en su caso, modificados por el DTPM en términos que se ajusten estrictamente a la metodología planteada, ya sea de oficio o a solicitud de los Operadores de Buses que utilicen dicha zona paga, sujeto a la aprobación del Ministerio.

5.3.2.3 Revisión del monto de los pagos

El Concesionario podrá solicitar la revisión de los cálculos de los pagos efectuados en cada mes. Cuando en un mismo mes de pago hubiera distintos motivos para impugnar, estos deberán agruparse y plantearse en forma conjunta bajo una única presentación. El Concesionario dispondrá del plazo de treinta (30) días para presentar sus impugnaciones, plazo que se contabilizará desde la notificación de la liquidación del pago correspondiente. Las impugnaciones enviadas con posterioridad a dicho plazo no serán consideradas.

Dentro de los treinta (30) primeros días de vigencia del presente contrato de concesión, el Ministerio informará uno o más procedimientos de revisión en un instructivo específico para estos fines, que considerará tres etapas: i) solicitud de revisión; ii) análisis de antecedentes y; iii) respuesta.

La fase de revisión se iniciará con la reclamación escrita del Concesionario planteada al Administrador de Contrato, la cual deberá ir acompañada de los antecedentes en que se funda.

Las impugnaciones deberán ser presentadas respetando un formato determinado e incorporando determinados antecedentes, los cuales serán oportunamente definidos por el DTPM en el instructivo mencionado en los párrafos precedentes.

Una vez presentada la(s) solicitud de revisión(es), el DTPM analizará los antecedentes disponibles y aquellos acompañados por el Concesionario, y conforme a su mérito y al de los informes técnicos que hubieren sido requeridos, según corresponda, informará del resultado de la revisión. El Administrador de Contrato notificará por escrito la respuesta al Concesionario. En caso de que el resultado de la revisión arroje una diferencia a favor o en contra del Concesionario, los índices serán recalculados y el ajuste pertinente se incorporará en las liquidaciones correspondientes al mes siguiente de la notificación del resultado de la revisión, o en el plazo mayor que indique el Ministerio.

No habrá lugar a otras instancias de revisión del cálculo del pago o recursos, que la prevista expresamente en esta cláusula.

5.3.2.4 Prorrateo de pago en caso de recursos insuficientes

En caso de que los recursos para pago disponibles del Sistema en la liquidación del periodo de pago t (RD_t), una vez efectuada la conciliación a que tiene derecho Metro S.A., sean inferiores a los necesarios para efectuar la totalidad de los pagos correspondientes a los Operadores de Transporte del Sistema, se prorrateará el pago de una parte de éste en un determinado porcentaje (M_{it}), lo que se entenderá en adelante como Abono sobre los Recursos Disponibles.

Es decir, si X_{it} es el pago que debe efectuarse al Operador de Transporte i en la liquidación del periodo de pago t (después de aplicados los descuentos correspondientes), entonces el porcentaje de pago al Operador de Transporte i en la liquidación t (M_{it}) se calculará de la siguiente forma:

$$M_{it} = \frac{X_{it}}{\sum_i X_{it}}$$

Entonces, se define el Abono sobre los Recursos Disponibles AR_{it} del Operador de Transporte i en la liquidación del periodo de pago t como:

$$AR_{it} = M_{it} \cdot RD_t$$

La diferencia entre los ingresos a que tiene derecho el Operador de Transporte i en la liquidación t y su Abono sobre los Recursos Disponibles recibido en dicha liquidación del periodo de pago t (AR_{it}) se denominará "deuda remanente". La deuda remanente será pagada debidamente reajustada por la variación que experimente el IPC entre la fecha de pago efectivo y aquella en que debió pagarse. Con todo, la deuda remanente se pagará al Concesionario en cuanto se disponga de los recursos para ello, mientras que el ajuste por IPC se enterará en la siguiente liquidación de pago.

5.3.2.5 Cesión de derechos

De conformidad a lo dispuesto en los artículos 1901 y siguientes del Código Civil, si el Concesionario cediere y transfiriere a un tercero y éste aceptare y adquiriere para sí, la totalidad o parte de los derechos y acciones contemplados en la cláusula 5 de este contrato, el MTT dispondrá las medidas correspondientes para que los pagos se efectúen con arreglo a lo dispuesto en dicha cesión de derechos, desde que ésta sea debidamente notificada al Administrador de Contrato.

No obstante lo anterior, el MTT podrá objetar la cesión de uno o más derechos o acciones, cuando falte claridad respecto de los cesionarios de los derechos respectivos o cuando se le impongan al MTT cargas o costos nuevos para cumplir con sus obligaciones de pago. La cesión será aceptada y producirá sus efectos una vez subsanados los reparos.

Aceptada la cesión de derechos, los pagos a que hubiere lugar en el marco de lo dispuesto en este contrato de concesión y sólo hasta la suma indicada en la cesión de derechos, serán efectuados al cesionario o a quien éste debidamente faculte o designe para cobrar y percibir dicho monto.

Con todo, el Concesionario requerirá la autorización previa del MTT en caso de que la totalidad de las cesiones represente más del treinta por ciento (30%) de los derechos y acciones contemplados en esta cláusula.

5.3.2.6 Del pago al término del periodo de concesión

Los posibles descuentos, que de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°6 se calculen para el último mes o fracción de mes de vigencia de la concesión, se aplicarán en una sola cuota en la última liquidación de la concesión.

De no haber recursos suficientes para efectuar los correspondientes descuentos, el Concesionario dispondrá de treinta (30) días para pagar los descuentos adeudados. Vencido

dicho plazo sin que el Concesionario proceda al pago, el Ministerio podrá ejecutar las garantías de fiel cumplimiento del contrato que obren en su poder.

5.3.3 De los ingresos del Concesionario durante períodos de grave afectación de la operación

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N°18.696, el Ministerio debe garantizar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte y resguardar los derechos de los usuarios y de los trabajadores. En ese sentido, velar por el equilibrio económico del contrato constituye un eje fundamental para garantizar la referida continuidad de la prestación del servicio.

Con dicho objeto, para enfrentar situaciones excepcionales no imputables al Concesionario, que afecten gravemente la operación de los servicios de transporte y, por tanto, los ingresos que le correspondería percibir al Concesionario de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 5.3.1, el Ministerio podrá determinar que el pago a efectuar al Concesionario por los servicios de transporte se componga de los siguientes factores:

i) La multiplicación precio por pasajero transportado (PPT_T) por el índice de pasajeros/kilómetro (IPK). Este se multiplicará, a su vez, por los kilómetros comerciales programados (kmp_T) correspondientes al mes de pago, y luego por el índice de cumplimiento de frecuencia y plazas promedio de los últimos 12 meses, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos calificados como de grave afectación de la operación ($ICFP$).

ii) La multiplicación de los kilómetros comerciales programados (kmp_T), por el precio por kilómetro de la Unidad de Servicios promedio de los últimos 12 meses, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos calificados como de grave afectación de la operación (PKS). Este se multiplicará, a su vez, por el índice de cumplimiento de frecuencia y plazas promedio de los últimos 12 meses, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos calificados como de grave afectación de la operación ($ICFP$).

Al resultado anterior se le agregarán las cantidades que por otros conceptos corresponda realizar (Otros), de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 5.3.1. Asimismo, cuando se determine el pago a efectuar al Concesionario de acuerdo con los factores antes señalados, se suspenderá la aplicación del Apéndice N°6 del contrato de concesión, sin perjuicio de la obligación del Concesionario de mantener la prestación efectiva de los servicios de transporte, y de la aplicación del Apéndice N°7, en todo lo que sea compatible con la situación de grave afectación de la operación.

De esta forma, el ingreso del Concesionario para cada mes (Y_T) durante un período de grave afectación de la operación, se construirá mediante la siguiente formulación:

$$Y_T = (PPT_T \cdot IPK + PKS) \cdot kmp_T \cdot ICFP + Otros_T$$

Donde:

PPT_T : Precio por pasajero transportado correspondiente al mes T, conforme la cláusula 5.3.1.2.

IPK : Promedio simple del Índice de Pasajeros kilómetro (IPK_T) considerando los últimos 12 meses anteriores al periodo de la contingencia operacional, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos de grave afectación de la operación.

PKS : Promedio simple del Precio por kilómetro de los Servicios del mes T (PKSr), conforme a la cláusula 5.3.1.3, considerando los últimos 12 meses anteriores al periodo de la contingencia operacional, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos de grave afectación de la operación.

kmp_T : Kilómetros comerciales programados correspondientes al mes T, conforme la cláusula 5.3.1.5.

$ICFP$: Promedio simple del Indicador de Cumplimiento de Frecuencia y Plazas del mes T, conforme a la cláusula 5.3.1.6, considerando los últimos 12 meses anteriores al periodo de la contingencia operacional, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos de grave afectación de la operación.

$Otros_T$: Otros pagos y ajustes correspondientes al mes T, de conformidad a lo dispuesto en el presente contrato de concesión.

En que el IPK_T, se obtiene utilizando la siguiente formulación:

$$IPK_T = q_T / km_T$$

Donde:

q_T : Transacciones correspondientes al mes T, conforme la cláusula 5.3.2.1.

km_T : Kilómetros con derecho a pago correspondientes al mes T, conforme la cláusula 5.3.1.5.

El Ministerio, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, considerando los antecedentes que obren en su poder, calificará la existencia de una grave afectación de la operación de los servicios de transporte, no imputable al Concesionario, que impacte considerablemente en los ingresos que le correspondería percibir a la empresa de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 5.3.1. Dicha calificación se realizará considerando la afectación de toda la concesión y en ningún caso será aplicable respecto de un servicio en particular, además, requerirá un informe previo favorable de la Secretaría Ejecutiva del DTPM relativo a la prestación efectiva de servicios durante el periodo de grave afectación de la operación.

Seguidamente, podrá determinar la aplicación de la formulación de pago descrita anteriormente mediante acto administrativo fundado, que también será suscrito por el Ministerio de Hacienda. El mencionado acto administrativo deberá establecer el período de tiempo durante el cual tendrá lugar, el que podrá ser prorrogado, de mantenerse la situación de grave afectación de la operación para lo cual se requerirá el informe previo favorable señalado en el párrafo anterior.

Los períodos durante los que se aplique la formulación de pago antes descrita tendrán una duración mínima de un período de pago o liquidación, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 5.3.2.

5.4 RESTABLECIMIENTO DE LA ECUACIÓN CONTRACTUAL

Para velar por la sostenibilidad financiera del Sistema, el MTT podrá revisar, por razones de interés público, la vigencia de los valores de las condiciones económicas señaladas en la cláusula 5.3.1.1 del presente contrato y en la ficha técnica, conforme las causales específicas señaladas en el contrato. Para ello, se establecerán instancias de revisión excepcionales destinadas a restablecer la ecuación contractual mediante la incorporación de los ajustes en las variables económicas de acuerdo con los elementos que se describen en la presente cláusula.

5.4.1 Aspectos susceptibles de revisión excepcional (causa y objeto de la revisión)

Las instancias de revisión considerarán los siguientes aspectos:

i. Cambios normativos que afecten en forma relevante las variables principales del negocio (excluyendo modificaciones al impuesto de primera categoría, global complementario e impuesto adicional).

ii. Modificación por parte del Ministerio de los estándares de calidad de los servicios, que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.

iii. Órdenes o disposiciones de la autoridad, que afecten en forma relevante las variables principales del negocio y/o que superen el monto establecido en la cláusula 5.3.1.8.9.

iv. Verificación de las causales descritas en los apartados F.3 y F.4 del Apéndice N°4 del contrato.

v. Ampliación o incorporación de nuevas líneas de Metro o tranvías u otros medios de transporte público masivo ferroviario o por cable que modifiquen en forma relevante la estructura de viajes de los usuarios en el área de influencia de la operación del Concesionario.

En caso de verificarse esta causal de revisión excepcional, el Ministerio podrá ajustar los kilómetros comerciales del PO en hasta dos veces el valor $\Delta PO2$ definido en la ficha técnica, en forma adicional a lo establecido en el apartado K del Apéndice N°3 del contrato de concesión, es decir, que no se contabilizará para efectos de los máximos anuales y totales del contrato establecidos en dicho apartado. Este ajuste adicional podrá realizarse en una o más modificaciones del PO, dentro de los seis (6) meses contados desde el inicio de la operación del medio de transporte ampliado o incorporado. Los meses enero y febrero no se considerarán para determinar los seis (6) meses mencionados.

En caso de proceder el ajuste adicional previamente mencionado, se realizará una evaluación de los costos fijos del Concesionario para establecer si corresponde una compensación económica por efecto de este ajuste adicional. No darán lugar a compensación cambios o ajustes de costos variables asociados al número de kilómetros recorridos, como el gasto en energía, combustibles, personal de conducción, mantenimiento, entre otros. Asimismo, no existirán compensaciones por efectos de reducciones de demanda de viajes.

Para los cálculos de la posible compensación producto del ajuste adicional de kilómetros comerciales, se considerará, entre otras fuentes de información, la información de los informes trimestrales a los que hace referencia la cláusula 8 del contrato entregados por el Concesionario a la fecha de la revisión. Para estos efectos se entenderán como costos fijos las siguientes glosas de los referidos informes:

- Gastos de Administración:
  - Remuneraciones y beneficios de la administración.
  - Gastos generales.
- Costos de Terminales:
  - Administración de Terminales.
  - Mantenimiento de Terminales.
- Seguros.
  - Seguro de Buses.
  - Seguros de Terminales.
  - Otros seguros (debidamente identificados).
- Costo de Certificación del Mantenimiento.
- Otros costos no operacionales (estos deberán ser debidamente documentados y aprobados por el Ministerio, no se considerará ningún costo que tenga relación con los kilómetros recorridos ni que esté contenido en alguna otra glosa del referido informe).

Adicionalmente, tras el ajuste de los kilómetros del PO, en caso de que el requerimiento de flota sea menor a la Flota Operativa Base del Concesionario, el Ministerio podrá reasignar buses entregados al Concesionario a otros Operadores de Buses del Sistema con el fin de ajustar los servicios a la nueva estructura de la red, lo que no dará derecho a compensación alguna al Concesionario.

vi. Extensión del plazo del contrato de concesión y de la vida útil de los buses, de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 1.8.2 del presente instrumento.

En cada revisión excepcional se considerará el efecto combinado que estos aspectos produzcan en el equilibrio económico del contrato, y el resultado del análisis podrá derivar en un ajuste a los precios del contrato, que se realizará a través del pago o descuento de un número establecido de cuotas mensuales de igual monto a pagar o descontar en los pagos al Concesionario para efectos de adecuar el contrato de concesión a las nuevas condiciones. Estos pagos se realizarán a través del ítem descrito en la cláusula 5.3.1.8.9, pero no serán considerados parte del monto máximo anual estipulado en la misma.

Los aspectos revisados, en tanto se mantengan en el tiempo, se considerarán parte de la situación base en las siguientes instancias de revisión. Por tanto, un mismo hecho no dará lugar a un nuevo ajuste, y su extensión temporal quedará determinada por lo que se establezca en el Addendum a que se refieren los apartados siguientes.

5.4.2 Oportunidad de las instancias de revisión excepcional

Tanto el Concesionario como el Ministerio podrán iniciar un proceso de revisión, cuando se constate fundadamente que se han producido los supuestos de procedencia descritos en la cláusula 5.4.1, conforme a las reglas que se exponen a continuación.

5.4.3 Procedimiento para llevar a cabo las instancias de revisión excepcional

5.4.3.1 Preacuerdo de revisión excepcional

El Ministerio o el Concesionario, según corresponda, comunicarán por escrito a la otra parte el requerimiento de revisión excepcional.

Si el Ministerio requiere la revisión excepcional, el Concesionario deberá acceder obligatoriamente a llevar a cabo el proceso.

Si el Concesionario solicita la revisión excepcional, éste deberá elaborar y presentar al Ministerio, a través del Administrador de Contrato, un informe técnico con la descripción, análisis y antecedentes de respaldo que acrediten los supuestos de procedencia descritos en la cláusula 5.4.1 del contrato, definiendo los cambios que han surgido respecto a la situación base.

El Ministerio dispondrá de un plazo de veinte (20) días hábiles contados desde la recepción de la comunicación pertinente para solicitar al Concesionario que entregue mayores antecedentes para respaldar o aclarar aspectos de la solicitud, o en su caso aprobar o rechazar ésta, ya sea total o parcialmente. En caso, de que se hayan requerido mayores antecedentes o aclaraciones, el Ministerio dispondrá de diez (10) días hábiles, desde recibida la información del Concesionario, para:

a. Aprobar la solicitud:

   En ese caso, el Ministerio informará las materias que se revisarán y la fecha de inicio del proceso de revisión excepcional, que no podrá exceder de quince (15) días hábiles desde la comunicación del Ministerio al Concesionario de la aprobación de la solicitud o,

b. Rechazar la solicitud:

   El Ministerio rechazará la solicitud de revisión cuando a su juicio no proceda la revisión por las causales descritas en la cláusula 5.4.1.

5.4.3.2 Proceso de revisión excepcional a solicitud del Ministerio

Si el Ministerio requiere la revisión excepcional, este presentará un informe con una propuesta de ajuste, en un plazo de 30 días hábiles contados desde la fecha de comunicación del requerimiento de revisión.

El Concesionario tendrá un plazo de quince (15) días hábiles desde la fecha de envío de la propuesta por parte del Ministerio para:

a. Aprobar la solicitud:

   En este caso, se generará un *Addendum* que deberá ser suscrito por las Partes en un plazo máximo de quince (15) días hábiles. Las nuevas condiciones regirán desde la fecha señalada por el Ministerio en la propuesta entregada por este o,

b. Rechazar la solicitud:

   El Concesionario podrá rechazar la solicitud de revisión excepcional cuando a su juicio la propuesta del Ministerio no es suficiente para compensar el hecho que da lugar a la revisión excepcional. En este caso se procederá a realizar el proceso de revisión excepcional descrito en la cláusula 5.4.3.3.

5.4.3.3 Proceso de revisión excepcional a solicitud del Concesionario

El proceso de revisión excepcional se llevará a cabo sobre la base de los antecedentes que entregue el Concesionario al Ministerio, entre los cuales se deberá considerar un informe con un análisis detallado del estado de las variables o supuestos sobre los cuales basa su negocio y aquellos a los cuales requiere realizar modificaciones, y el desarrollo de los aspectos que serán sometidos a revisión excepcional. Asimismo, el Ministerio considerará los antecedentes que obren en su poder.

El Concesionario deberá fundamentar por qué, a su juicio, estos aspectos ameritan realizar ajustes en las condiciones vigentes del presente contrato de concesión, y si correspondiere, acompañar una proyección del negocio en las condiciones vigentes al momento de la revisión excepcional, en términos de la demanda proyectada, los kilómetros a recorrer, indicando todos los supuestos utilizados, más el análisis detallado de ingresos y costos proyectados para lo que reste del período de concesión, la que debe ser consistente con lo informado en los informes periódicos a los que hace referencia la cláusula 8 del contrato.

Dicho informe deberá ser entregado en un plazo máximo de veinte (20) días hábiles contados desde la fecha de inicio de la revisión excepcional indicada por el Ministerio en el oficio que aprueba la solicitud de revisión excepcional. El Ministerio se pronunciará en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles contados desde recibido el informe, sobre si la información entregada es suficiente o se requiere complementar. En caso de que dicha información se requiera complementar, el Ministerio enviará al Concesionario un listado y descripción de los temas que debe complementar el Concesionario en el plazo que le solicite el Ministerio. El Concesionario tendrá un plazo de quince (15) días hábiles para entregar los antecedentes adicionales.

En caso de que el Concesionario no realice la presentación de antecedentes en los términos referidos en los párrafos precedentes, se tendrá por no presentada su solicitud de revisión excepcional, salvo que haya sido requerida por el Ministerio, en cuyo caso se podrá llevar adelante el proceso de revisión excepcional con aquellos antecedentes que obren en su poder, sin perjuicio de su facultad de imponer las sanciones que correspondan.

Luego de presentado el informe y las aclaraciones pertinentes por parte del Concesionario, las Partes deberán consensuar los servicios, ajustes o montos que deban entregarse para ajustar el contrato. Para esto deberán establecer una mesa de trabajo que sesionará de forma periódica dejando un acta de los acuerdos adoptados en cada una de las reuniones. Este proceso deberá desarrollarse en un plazo de ciento veinte días (120) días hábiles contados desde la entrega del informe o corrección de éste realizada por el Concesionario o desde el vencimiento del plazo para acompañarlos en caso de que ello no hubiere ocurrido, pudiendo prorrogarse en treinta (30) días hábiles por una única vez. Con todo, el proceso de revisión excepcional no podrá superar los 180 días hábiles.

Al término del período de revisión se generará un *Addendum* que deberá ser suscrito por las Partes en un plazo máximo de quince (15) días hábiles.

Las nuevas condiciones regirán desde la fecha señalada por las Partes o desde la fecha de inicio del proceso de revisión excepcional, en caso de no existir acuerdo. No obstante lo anterior, no

podrán tener efectos antes de la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que apruebe el *Addendum* suscrito por las Partes.

En caso de no lograr un acuerdo se realizará el procedimiento descrito en la cláusula 5.4.3.4.

5.4.3.4 Procedimiento en caso de diferencias

En caso de no lograrse un acuerdo entre las Partes sobre el resultado del proceso de revisión excepcional, el Ministerio tendrá treinta (30) días hábiles para requerir la opinión o asesoría técnica del Panel de Expertos creado por la Ley N°20.378, conforme lo dispone el artículo 14 literal e) de la citada ley.

Con dicho objeto, el Ministerio hará entrega al Panel de Expertos de la propuesta del Concesionario y del Ministerio, además de todos los antecedentes y fundamentos de cada una de las propuestas, con el fin de que el Panel de Expertos se pronuncie fundadamente sobre el asunto. Sin perjuicio de lo anterior, las partes acuerdan que las solicitudes de pronunciamiento al Panel de Expertos no estarán limitadas a las propuestas ni a los acuerdos parciales a los que hayan llegado durante la revisión excepcional, y se someterán a la decisión del Panel con total independencia de lo que se haya propuesto con anterioridad.

El Ministerio informará al Panel de Expertos los plazos dentro de los cuales se requiere su opinión, cuya duración no podrá ser superior a veinte (20) días hábiles.

Las Partes acuerdan aceptar la opinión que el Panel de Expertos emita y aceptan someterse a ella.

En estos casos, el Ministerio, a través del Administrador de Contrato, podrá instruir al Concesionario que dé cumplimiento a los cambios, ajustes o modificaciones que se deban ejecutar en forma inmediata, sin tener que esperar el pronunciamiento del referido Panel, realizando los ajustes de la ecuación contractual, conforme los valores o servicios que señale el MTT, lo que deberá ajustarse posteriormente al pronunciamiento sobre los valores definitivos que establezca el Panel de Expertos. En caso de negativa del Concesionario, se aplicarán las sanciones que para dicho efecto se disponen en el Apéndice N°7.

5.5 IMPUESTOS

Las Partes convienen que los ingresos del Concesionario derivados de la prestación de los servicios de transporte incluyen el pago de los impuestos a que haya lugar, de modo que el Ministerio no reembolsará al Concesionario los impuestos que éste deba pagar de conformidad a la ley ni serán causal de revisión excepcional, salvo que queden comprendidos en la causal del numeral (i) de la cláusula 5.4.1. del contrato. Tampoco tendrá derecho el Ministerio a solicitar restitución alguna por los créditos o compensaciones tributarias que el Concesionario pueda recibir.

CLÁUSULA 6. DE LAS RELACIONES ENTRE EL CONCESIONARIO Y EL MINISTERIO

6.1 DE LAS COMUNICACIONES DEL CONCESIONARIO AL MINISTERIO

Toda notificación, solicitud, requerimiento o cualquier otra comunicación que el Concesionario envíe al Ministerio en virtud del contrato deberá dirigirse al Administrador de Contrato, y constar por escrito.

Dicha notificación, solicitud, requerimiento o comunicación podrá ser entregada personalmente o enviada por correo electrónico o correo postal (considerando dentro de este último a la carta certificada), a la dirección que se indica a continuación, o a la dirección o correo electrónico que el Ministerio informe para estos efectos, y se entenderá efectuada desde su recepción.

Las comunicaciones y documentación que deban ser entregadas al Ministerio, sea o no que lleven aparejado un plazo de vencimiento, se deberán entregar en día hábil y dentro del horario de funcionamiento del Ministerio. Si la comunicación se efectuara en día u horario inhábil, esta se entenderá realizada el día hábil siguiente.

MTT: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Amunátegui 139, Santiago.
Atención: Sr. Administrador de Contrato
Copia: Administrador de Contrato
Teléfono: 56 (2) 2421 3000

6.2 DE LAS COMUNICACIONES DEL MINISTERIO AL CONCESIONARIO

Toda notificación, solicitud, requerimiento o cualquier otra comunicación que el Ministerio dirija al Concesionario en virtud del contrato, será emitida por el Administrador de Contrato, y constará por escrito.

Dicha notificación, solicitud, requerimiento o comunicación podrá ser entregada personalmente o por carta certificada al domicilio o correo electrónico que se indica a continuación o en cualquier otra dirección o casilla que el Concesionario haya informado para estos efectos. La notificación vía correo electrónico se entenderá efectuada desde su recepción.

Concesionario: Nombre Concesionario: Conecta 22 S.A.
Dirección: Av. Recoleta N°5203, comuna de Huechuraba, ciudad de Santiago.
Correo electrónico: ignacio.araya@conectamobility.cl
Atención: Gerente General, señor Ignacio Araya Farías.
Copia: conecta@conectamobility.cl
Teléfono: +569 4759 6028

Los datos de contacto señalados en esta cláusula y en la cláusula precedente podrán ser actualizados o modificados mediante oficio del Administrador de Contrato dirigido al Concesionario, o mediante comunicación escrita del Concesionario dirigida al Administrador de Contrato, según corresponda. Asimismo, el Ministerio podrá instruir que respecto de determinadas gestiones u obligaciones de este contrato, las comunicaciones pertinentes se dirijan a una persona distinta del Administrador de Contrato, designada especialmente para estos efectos.

CLÁUSULA 7. DE LAS RELACIONES ENTRE EL CONCESIONARIO Y EL PROVEEDOR DE BUSES

7.1 RELACIONES CON EL PROVEEDOR

Las relaciones entre el Concesionario y el o los Proveedores de Buses respectivos, se ajustarán a lo dispuesto en el presente contrato, en los contratos de provisión pertinentes, y a las instrucciones que al efecto pueda impartir el MTT.

Cualquier duda o dificultad, conflicto, disputa o diferencia que surja entre el Concesionario y el o los Proveedores de Buses con motivo del presente contrato, deberá preferentemente ser resuelta de común acuerdo entre aquellos. Para ello, deberán considerar los principios que informan este contrato, dispuestos en la cláusula 1.5 de este instrumento, particularmente, los principios de la calidad y continuidad de los servicios del Sistema.

7.2 RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS

Cualquier dificultad o controversia que se produzca entre el Concesionario y el Proveedor de Buses respecto de la aplicación, interpretación, duración, validez o ejecución del contrato o que guarde relación con éste y que no haya podido resolverse de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula precedente, será sometida a arbitraje, conforme al Reglamento Procesal de Arbitraje del Centro de Arbitraje y Mediación de Santiago, vigente al momento de solicitarlo.

El Concesionario deberá informar al MTT dentro de tres (3) días, de todo proceso contencioso que promueva en cualquier sede, en contra del Proveedor de Buses por conflictos que surjan del presente contrato o que guarden relación con éste.

CLÁUSULA 8. SUPERVISIÓN Y CONTROL

8.1 DEBER DE INFORMAR

Sin perjuicio de las facultades generales para solicitar información que se establecen en el contrato, el Concesionario deberá entregar al Administrador del Contrato, y sin que la enumeración sea taxativa, la información que más adelante se indica, en la oportunidad y en los términos que para cada caso se establece, según corresponda:

a. Copia actualizada del registro de accionistas, en el acto de suscripción del contrato, así como dentro de los diez (10) días siguientes de haber ocurrido cualquier cambio en dicho registro, salvo que el cambio de accionistas implique directa o indirectamente un cambio de controlador, en cuyo caso se requiere autorización previa.

b. En un plazo no superior a diez (10) días contados desde la fecha de ocurrencia de los siguientes hechos:

   i. Modificación de los estatutos del Concesionario, salvo que se trate de una modificación al objeto social, en cuyo caso se requiere autorización previa.

   ii. Todo acto jurídico y/o contrato que modifique la administración del Concesionario.

c. Informar al Ministerio de toda circunstancia o hecho esencial relacionado con la administración y funcionamiento de la concesión. Para estos efectos, se entenderá por circunstancia o hecho esencial todo aquello que el Ministerio razonablemente requiera para velar por la correcta ejecución del contrato.

d. Informe trimestral -al 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre- que contemple la información financiera y operacional que a continuación se indica:

   i. Información de carácter financiera que incluya, a lo menos, el estado de resultados y balance del Concesionario, a la fecha correspondiente.

   ii. Información de carácter operacional, entre la que deberá incluir al menos, la cantidad de buses según tipo (combinación de tipología y tecnología de propulsión) -correspondientes al último día del trimestre-, cantidad de kilómetros recorridos por todos los buses, la energía consumida por los buses, y la cantidad de personal contratado y/o subcontratado por área, entre otra información que se comunique en el formato entregado por el Administrador de Contrato.

   iii. Información necesaria para verificar el cumplimiento del gasto promedio anual en personal, la cuota de participación femenina y la cuota de personal certificado en perfiles ocupacionales según catálogo Chile Valora, de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°8.

   Este informe deberá ser presentado en el formato que comunicará el Administrador del Contrato con antelación al inicio de los servicios y deberá ser entregado dentro de los treinta (30) días siguientes al término del trimestre correspondiente.

e. Informe trimestral -al 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre- sobre subcontratación de servicios, en caso de que corresponda, indicando nombre y RUT del subcontratado, además de la identificación del servicio objeto del subcontrato (por ejemplo, mantenimiento de los buses). Este informe deberá ser entregado dentro de los treinta (30) días siguientes al término del trimestre correspondiente.

f. Declaración Jurada sobre el cumplimiento de la obligación de pago de las remuneraciones y cotizaciones previsionales de sus trabajadores (cuyo formato está contenido en la letra C del Apéndice 9 de este contrato); junto con el Certificado de Cumplimiento de Obligaciones Laborales y Previsionales (Formulario F30-1) y el Certificado de Antecedentes Laborales y Previsionales (Formulario 30), ambos emitidos por la Dirección del Trabajo, de todo el personal del Concesionario,

incluido el personal subcontratado. Estos antecedentes deberán ser entregados mensualmente, dentro de los primeros quince (15) días del mes siguiente al período informado.

g. Comprobante, certificado o cartola emitida por el Banco respectivo que dé cuenta del estado y monto de los recursos provisionados en el Fondo para la Indemnización Laboral, de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°8. Estos antecedentes deberán ser entregados mensualmente, dentro de los primeros quince (15) días del mes siguiente al período informado.

h. Informe mensual que indique respecto de cada bus del Concesionario que forme parte de su flota base, de reserva y de soporte, e identificado por placa patente única, lo siguiente:

   i. Proveedor asociado al bus.

   ii. Estado de revisión técnica, con su respectivo número de certificado, fecha de la revisión vigente y fecha de próxima revisión.

   iii. Fechas en que cada bus no estuvo en operación durante el mes, indicando en cada fecha la razón por la que el bus no operó (procedimientos de mantenimiento preventivo o correctivo, indisponibilidad de repuestos u otros).

   iv. Para buses de propulsión eléctrica, detalle de las cargas realizadas indicando porcentaje de carga (SoC) al inicio y término, horarios, información del estado de salud (SoH) de las baterías y cualquier otro aspecto relevante asociado a la gestión de carga de los buses.

   Este informe deberá ser entregado dentro de los primeros quince (15) días del mes siguiente al periodo informado.

i. Informe mensual sobre el número y monto de multas cursadas por entidades distintas del MTT, de índole administrativa y/o judicial. Este informe deberá ser entregado dentro de los primeros quince (15) días del mes siguiente al periodo informado.

j. El Concesionario deberá informar oportunamente al MTT, a través del CMB, todas aquellas situaciones que puedan afectar la operación de los buses (siniestros viales, retornos, etc.), de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°10. En especial, deberá informar el siniestro de un bus que implique pérdida o daño total, entre otros.

k. Información trimestral de las medidas implementadas en los servicios, al 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre, que tengan por objeto el control de la evasión. Este informe deberá dar cuenta de las medidas realizadas por el Prestador de Servicios en el formato con los contenidos mínimos que el MTT, a través del Administrador le instruya.

El Concesionario deberá proporcionar al Administrador del Contrato cualquier otra información, dentro del plazo que se indique en la respectiva solicitud, o dentro del plazo de quince (15) días contados desde la notificación de la solicitud si esta no estableciere ningún plazo.

Toda la información que se deba entregar al Administrador del Contrato será proporcionada de acuerdo con el formato elaborado por el DTPM -en los casos que corresponda-, en medios electrónicos, tales como, discos compactos, pendrives, archivos magnéticos, salvo que expresamente se solicite en otro formato o que atendida la naturaleza de la solicitud deba ser entregada en papel.

El MTT, a través del Administrador del Contrato, podrá solicitar la complementación y/o aclaración de la información entregada por el Concesionario. Del mismo modo, podrá liberar al Concesionario de la entrega de alguna de la información solicitada en esta cláusula, de estimarse que no se requiere por razones fundadas, lo cual será notificado al Concesionario con la debida antelación.

8.2 AUDITORÍA EXTERNA

El Concesionario deberá contratar, a su costo, una empresa auditora de reconocido prestigio para la revisión de sus estados financieros, la cual deberá encontrarse en el Listado de Empresas de Auditoría Externa de la Comisión para el Mercado Financiero. La empresa auditora deberá ser capaz de acreditar una experiencia mínima de tres (3) años como auditores externos de, a lo menos, una sociedad sujeta a la fiscalización de dicha entidad o de su antecesora la Superintendencia de Valores y Seguros.

En un plazo no superior a treinta (30) días contados desde la fecha en que entre en vigencia el presente contrato de concesión, el Concesionario deberá informar al Administrador del Contrato los nombres de los auditores externos de dicha sociedad, y entregar una copia legalizada del certificado de que pertenecen al Listado de Empresas de Auditoría Externa de la Comisión para el Mercado Financiero.

La obligación contenida en este apartado regirá por toda la vigencia del presente contrato de concesión y cualquier cambio respecto de la empresa que efectúe dichas funciones deberá ser informada al MTT con al menos treinta (30) días de anticipación, el cual podrá vetar la decisión si la empresa contratada no cumple con los requisitos antes expuestos.

Será obligación del Concesionario exigir a la empresa auditora que proporcione al MTT copia de los informes finales o dictámenes de las auditorías en las mismas fechas de entrega al Concesionario.

8.3 MECANISMOS DE SUPERVISIÓN

El Ministerio podrá supervisar, verificar y/o fiscalizar las actividades del Concesionario relacionadas con la ejecución del presente contrato de concesión, a través de cualquiera de los mecanismos descritos a continuación.

8.3.1 Observadores. El MTT podrá, mediante observadores designados de su personal o terceros contratados al efecto, efectuar análisis y diagnósticos financieros, operativos y/o técnicos, y supervisar las distintas obligaciones que corresponden al Concesionario. A partir de los resultados de dichas actividades y las recomendaciones realizadas por el o los observadores, el DTPM podrá solicitar al Concesionario la elaboración y ejecución de planes de acción destinados a subsanar o introducir mejoras en sus procedimientos internos y de operación. El Administrador de Contrato hará el seguimiento de la aplicación de dichos planes de acción y de sus resultados.

8.3.2 Inspectores Fiscales. El MTT fiscalizará, a través de sus inspectores, así como de funcionarios municipales y Carabineros de Chile en los casos en que corresponda, el cumplimiento de las disposiciones y exigencias contenidas en el presente contrato de concesión, así como las demás que les encomienden las leyes.

8.3.3 Sistemas tecnológicos de control de la operación. El MTT cuenta con sistemas tecnológicos de información y de control que permiten obtener información en línea sobre la operación del Concesionario y la prestación de los servicios programados. La información entregada por estos sistemas se considerará un medio de prueba válido para los efectos de la fiscalización y el control de la operación del Concesionario.

8.3.4 Participación ciudadana. El MTT implementará, a través de su Secretaría Regional Ministerial Metropolitana, la Oficina de Información, Reclamos y Sugerencias (OIRS) y/o el DTPM, las medidas para canalizar las inquietudes y denuncias que reciba de los usuarios, transmitirlas al Concesionario y realizar un seguimiento de la gestión de soluciones y respuestas en plazos mutuamente acordados.

8.3.5 Encuestas a usuarios. El MTT podrá contratar la realización de encuestas a los usuarios del Sistema. Los resultados de dichas encuestas servirán, entre otras cosas, para la determinación de eventuales incentivos al buen desempeño de los Concesionarios a que hubiere lugar conforme lo establecido en la cláusula 5.3.1.8.8.

8.3.6 Otros. Cualquier otro mecanismo o procedimiento establecido por el Ministerio y que resulte idóneo para controlar la ejecución del presente contrato de concesión, el que será comunicado oportunamente a la Concesionaria para su conocimiento y otorgamiento de facilidades para la fiscalización y control.

8.4 APLICACIÓN DE SANCIONES

El incumplimiento de las obligaciones descritas en el presente contrato de concesión podrá dar lugar a las sanciones previstas en el Apéndice N°7, conforme al procedimiento ahí contenido, sin perjuicio de la aplicación supletoria de la Ley N°19.880, y del cobro de la garantía de fiel cumplimiento de contrato, en caso de que así lo determine el Subsecretario de Transportes.

Las sanciones establecidas en el Apéndice N°7 serán aplicables al Concesionario, aun cuando la falta sea imputable personalmente a la acción u omisión de un conductor o personal del servicio o dueño del vehículo o personal subcontratado. Por lo tanto, el Concesionario será responsable directo y en forma indelegable de todos los aspectos que involucra el buen servicio a que se obliga por medio del presente contrato de concesión, y de los incumplimientos en que eventualmente se incurra en la prestación del servicio.

CLÁUSULA 9. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

9.1 CAUSALES DE TÉRMINO ANTICIPADO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

El presente contrato terminará de manera ordinaria por el vencimiento del plazo de la concesión establecido en la ficha técnica, de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 1.8 del presente contrato, y de manera anticipada podrá terminar, según corresponda, por cualquiera de las siguientes causales:

9.1.1. Mutuo Acuerdo: En caso de término del contrato de concesión de común acuerdo, siempre que no exista una causal de caducidad, el Concesionario estará obligado a mantener la prestación del servicio por un período no inferior a seis (6) meses desde la fecha en que la resolución que le ponga término esté totalmente tramitada, o por el lapso menor que determine el Ministerio en caso de tener asegurada la continuidad de los servicios. En todo caso, el acuerdo suscrito deberá hacer referencia expresa a la situación laboral y a las obligaciones de seguridad social de los trabajadores, devengadas hasta el último día del mes anterior al acuerdo. En caso de deudas pendientes el Concesionario será directamente responsable, y el monto adeudado deberá ser descontado de toda suma que por este concepto perciba desde el Estado. No podrá haber término de mutuo acuerdo sino hasta que estén pagadas las cotizaciones previsionales.

9.1.2. Caducidad: Determinada por el Ministerio de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice N°7 del presente contrato de concesión.

9.1.3. Tener el Concesionario la calidad de deudor en un procedimiento concursal de la Ley Nº20.720.

9.1.4. Reiterado incumplimiento grave de las normas laborales y de seguridad social con sus trabajadores:

Para estos efectos se entenderán como vulneraciones de este tipo, entre otras:

9.1.4.1. Los atrasos u omisiones en el pago de remuneraciones que excedan de tres (3) períodos mensuales, según lo determine la Dirección del Trabajo o los Tribunales de Justicia competentes mediante la correspondiente multa o sentencia judicial ejecutoriada.

9.1.4.2. Los atrasos u omisiones en el pago de cotizaciones previsionales o de salud que excedan de tres (3) períodos mensuales, según lo determine la Dirección del Trabajo o los Tribunales de Justicia competentes mediante la correspondiente multa o sentencia judicial ejecutoriada.

9.1.4.3. La existencia de cinco (5) o más sentencias judiciales condenatorias ejecutoriadas en cada una de las siguientes materias, esto es:

a) Cinco (5) o más sentencias ejecutoriadas dentro de un año calendario por infracciones a los derechos fundamentales del trabajador.

b) Cinco (5) o más sentencias ejecutoriadas dentro de un año calendario por infracciones a las normas sobre jornada de trabajo, remuneraciones, cotizaciones y feriados.

c) Cinco (5) o más sentencias ejecutoriadas dentro de un año calendario por vulneraciones a las normas sobre protección a la maternidad.

d) Cinco (5) o más sentencias ejecutoriadas dentro de un año calendario por prácticas antisindicales o infracciones a las normas sobre libertad sindical.

Para efectos de lo dispuesto en este numeral se considerarán sólo aquellos juicios y procedimientos iniciados a raíz de hechos o conductas ocurridas desde la entrada en vigencia del contrato de concesión.

9.1.5. Decreto Supremo: Fundado en el interés público, expedido a través del Ministerio en los términos previstos en el artículo 3° septies de la Ley N°18.696. La indemnización respectiva se determinará conforme al procedimiento establecido en el artículo primero transitorio de la Ley N°20.504, sin que sea aplicable a su respecto lo señalado en los incisos primero y segundo de esa disposición.

9.1.6. Cambio de Control: En caso de cambio de la propiedad accionaria del Concesionario realizado durante la vigencia de la concesión que implique directa o indirectamente, por sí o en combinación con una o más enajenaciones anteriores, un cambio de controlador, entendido en los términos dispuestos en el artículo 97 de la Ley N°18.045, sin la autorización del Ministerio, en cuyo caso el MTT podrá también cobrar la garantía de fiel cumplimiento del presente contrato de concesión.

El MTT autorizará o denegará la transferencia de acciones que impliquen un cambio de control por resolución fundada en el plazo de treinta (30) días contados desde el ingreso de la respectiva solicitud. La presente prohibición de enajenación de acciones será inscrita en el registro de accionistas del Concesionario de conformidad con el artículo 23 de la Ley N°18.046, de sociedades anónimas.

9.1.7. Incumplimiento de las declaraciones establecidas en la cláusula 3.1 del contrato. Si el Ministerio recibiere, por cualquier vía, antecedentes que demuestren el incumplimiento de alguna de las declaraciones del Concesionario, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 3.1, con independencia de si el incumplimiento se produjo al momento de la celebración o si este se concretó de manera sobreviniente. El MTT podrá dar un plazo al Concesionario de no menos de 15 días para que sanee el incumplimiento, considerando la gravedad de la situación y las necesidades del Sistema, salvo que se trate de las declaraciones contenidas en las cláusulas 3.1.4 y 3.1.5. Transcurrido el plazo referido sin que se hagan los ajustes necesarios para el cumplimiento de las declaraciones, o en el caso de las situaciones que no puedan ser saneadas, el MTT procederá al término anticipado del contrato y al cobro de la garantía de fiel cumplimiento. Lo anterior, sin perjuicio de lo dispuesto en el Apéndice N°7 del contrato.

9.1.8. Ejecución, por parte del MTT, de la garantía de fiel cumplimiento del contrato y no renovación de las garantías del contrato de concesión: Lo anterior, de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 10, sin perjuicio de lo dispuesto en el Apéndice N°7 del contrato.

9.1.9. Incumplimiento de la obligación de provisionar las indemnizaciones, de conformidad a lo dispuesto en el Apartado C del Apéndice N°8, numeral viii, literales c y d.

Para los efectos de esta cláusula, el Ministerio podrá considerar el interés público comprometido, la continuidad de los servicios, la idoneidad y necesidad de la medida, la conducta del Concesionario, la envergadura de la compañía y el número de trabajadores, entre otros aspectos.

En caso de que se ponga término a la concesión, los contratos de provisión serán cedidos, en los mismos términos en que fueron suscritos, a él o los operadores de buses que ocupen el lugar del concesionario saliente, de conformidad con las disposiciones pertinentes, o a los terceros que el Ministerio determine. El Ministerio velará en todo momento por la no interrupción y continuidad de los flujos correspondientes y la adscripción de los bienes al Sistema hasta el término del periodo de financiamiento.

9.2 CONTINUIDAD DE LOS SERVICIOS EN CASO DE TÉRMINO ANTICIPADO DEL CONTRATO

En caso de verificarse el término anticipado del presente contrato de concesión - salvo que el término se hubiese producido en virtud de la causal establecida en la cláusula 9.1.1 del contrato-, la Sociedad Concesionaria estará obligada a prestar los servicios comprendidos en el Programa de Operación vigente, en los términos y durante el lapso prudencial que señale el Ministerio, contado desde la fecha en que quede firme el acto administrativo que dispone el término anticipado. Se requerirá la aceptación del Concesionario si este plazo excediere los doce (12) meses.

Durante este período el Concesionario tendrá derecho a percibir los ingresos que correspondan por la prestación de los servicios, en los términos y condiciones establecidos en la cláusula 5 del presente contrato y sus apéndices.

9.3 PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS CON ADMINISTRADOR PROVISIONAL

Conforme lo dispone el artículo 3° *nonies*, de la Ley N°18.696, en el caso que los bienes afectos queden a disposición de un administrador provisional que nombre el Ministerio, el uso de los bienes afectos no dará lugar a una indemnización a favor del Concesionario o prestador del servicio correspondiente.

9.4 REVISIÓN DE BIENES AL TÉRMINO DE LA CONCESIÓN

Previo al término de la concesión, por cualquier causa que ocurra, se establecerá un período de transición, para verificar el estado de los buses, y de los terminales provistos por el MTT, el que comenzará ciento veinte (120) días antes del término de la concesión, y culminará sesenta (60) días posteriores al día de término de la concesión. Para el caso de término anticipado, junto con el acto administrativo que lo determine, se iniciará el periodo de transición, que se extenderá por ciento ochenta (180) días, sin perjuicio de los recursos administrativos o jurisdiccionales pendientes. El Ministerio podrá modificar los plazos referidos en esta cláusula.

Previo a este periodo y sin perjuicio de las inspecciones rutinarias que podrá realizar el Ministerio dirigidas a asegurar la conservación de los bienes, la Subsecretaría de Transportes, designará una comisión, integrada por tres (3) personas debidamente calificadas, que deberá liderar el proceso de inspección del estado de conservación de los señalados bienes.

Para el cumplimiento de sus funciones, la comisión señalada podrá requerir el apoyo de personal del Programa de Fiscalización, del Centro de Control y Certificación Vehicular o del personal idóneo contratado por el Ministerio o la Subsecretaría para determinar el estado de los bienes.

Dicha comisión, durante el periodo de transición, levantará un acta de los trabajos que eventualmente deba realizar el Concesionario y los plazos de ejecución de éstos, conforme a los antecedentes disponibles y a los resultados de la inspección realizada del estado de mantención de los bienes, que deben ser entregados a un nuevo Operador de Buses o a quien el Ministerio designe.

Respecto a lo anterior, el Concesionario deberá presentar al Administrador de Contrato, en un plazo de diez (10) días hábiles desde la recepción del acta de los trabajos a realizar, un programa de trabajo que indique las etapas, fechas y responsables de la ejecución de las referidas tareas, así como un plan para asegurar el traspaso y la continuidad de la operación de la concesión al término de la misma e inicio de la próxima administración.

En caso de que el Ministerio no realice el procedimiento de inspección anteriormente descrito, podrá emitir un acta con los trabajos a realizar, en consideración a las fiscalizaciones previas, antigüedad de los vehículos, la información de mantenimiento y/o los antecedentes adicionales de que disponga. En cuyo caso, el Concesionario será igualmente responsable de asegurar que los bienes se encuentren en correcto estado de funcionamiento.

En caso de que se detecte que no se realizaron los trabajos solicitados por la referida comisión, el Ministerio podrá cobrar la garantía de fiel cumplimiento.

CLÁUSULA 10. GARANTÍAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

10.1 GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

10.1.1 Obligación de entregar la garantía de fiel cumplimiento

Con el fin de caucionar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones objeto de este contrato, el Concesionario entrega en el acto de suscripción del contrato y a conformidad del Ministerio la garantía de fiel cumplimiento del contrato, en la forma establecida en el artículo 6.3.1. de las bases de licitación. El valor de la garantía de Fiel Cumplimiento estará detallado en la ficha técnica del Contrato.

10.1.2 Renovación de la Garantía

10.1.2.1 Por Vencimiento

La garantía de fiel cumplimiento del contrato de concesión deberá renovarse con una anticipación de a lo menos treinta (30) días a su vencimiento y deberá satisfacer las exigencias señaladas en el artículo 6.3.1. de las bases de licitación, relativas a la vigencia, monto, glosa, beneficiario, número de boletas en caso de haberse optado por este tipo de garantía, y acreditarse el pago de la prima completa en caso de tratarse de una póliza. La garantía de fiel cumplimiento para el último año de vigencia del contrato deberá tener una vigencia mínima de veinticuatro (24) meses, de forma tal que la vigencia de la garantía supere en al menos doce (12) meses a la fecha de término del contrato.

En caso de no renovarse la garantía en la oportunidad prevista, el MTT podrá hacer efectivos los instrumentos de garantía que obren en su poder y poner término anticipado al contrato.

10.1.2.2 Por cobro

En caso de cobro total o parcial de la garantía de fiel cumplimiento del contrato de concesión, el Concesionario deberá entregar al MTT, dentro de los treinta (30) días siguientes, una nueva garantía por el mismo monto y términos, que reemplace a la anterior. En caso de cobro parcial de la garantía de fiel cumplimiento, el MTT entregará al Concesionario la garantía residual vigente una vez que reciba a su entera conformidad la nueva garantía que reemplazará a la anterior.

En caso de no renovarse la garantía en la oportunidad prevista, el MTT podrá hacer efectivos los instrumentos de garantía que obren en su poder y poner término anticipado al contrato.

10.1.3 Ejecución de la Garantía

El incumplimiento de las obligaciones contenidas en el contrato podrá dar lugar al cobro de la garantía de fiel cumplimiento y de el o los instrumentos que obren en poder del Ministerio.

Sin perjuicio de lo anterior, el cobro de la garantía procederá especialmente y sin que la enunciación sea taxativa, en los siguientes casos:

- Incumplimiento de la obligación de reemplazo o renovación de la garantía de fiel cumplimiento.
- En caso de que el Concesionario no pague las multas ejecutoriadas de conformidad al contrato de concesión y/o cuando se hubiere dispuesto la caducidad de la concesión.
- Modificación de los estatutos de la Sociedad Concesionaria sin autorización expresa del MTT.
- Modificación del capital social según lo señalado en la cláusula 3.1.6. del presente contrato de concesión, sin autorización expresa del MTT.

- Entrega de información en forma errónea o inexacta, que altere o modifique cualquiera de las condiciones económicas del contrato de concesión, por sí o a través de terceros.

- Entrega de buses en condiciones de mantenimiento deficientes al final del contrato de concesión.

- Incumplimiento de la obligación de entregar los buses al término de la concesión.

Esta garantía constituye una avaluación anticipada de los perjuicios que sufre el Estado como consecuencia del incumplimiento del contrato de concesión por parte del Concesionario, lo que no obsta al ejercicio de las acciones contempladas en el ordenamiento jurídico, para exigir el pago de mayores perjuicios. La garantía deberá pagarse con el sólo mérito de un certificado que al efecto otorgue el Subsecretario de Transportes y el cobro o ejecución de la garantía se realizará de manera proporcional a la entidad o gravedad del incumplimiento.

Las disposiciones anteriores serán sin perjuicio de cualquier otra acción o sanción que corresponda en caso de incumplimiento o falta al presente contrato de concesión.

10.2 GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES LABORALES

Cuando la Dirección del Trabajo, las Instituciones Previsionales, los Tribunales de Justicia u otro organismo competente determinen que existe incumplimiento de la obligación de pago de una o más remuneraciones o cotizaciones laborales, previsionales y de salud, que correspondan a los trabajadores del Concesionario por aplicación de lo pactado en sus respectivos contratos individuales de trabajo, el Ministerio podrá ejecutar la garantía regulada a continuación.

10.2.1 Características de la Garantía

En la fecha de inicio de la operación fijada en el Plan de Transición y previa conformidad del Ministerio, el Concesionario entregará una garantía de cumplimiento de obligaciones laborales por el monto que se indica en la ficha técnica y en el Anexo N°21, correspondiente al concepto de Garantía Laboral.

La garantía podrá consistir en boletas bancarias o en una póliza de seguro. En caso de que se trate de boletas bancarias, estas deberán ser emitidas en Santiago de Chile por un Banco con sucursal en Chile, nominativas, no endosables, irrevocables, pagaderas a la vista y al solo requerimiento de la Subsecretaría de Transportes. Si el Concesionario opta por hacer entrega de una póliza de seguro, ésta deberá ser de ejecución inmediata, sin liquidador ni cláusula de arbitraje, emitida por una compañía aseguradora inscrita en la Comisión para el Mercado Financiero de Chile. En este caso, el Concesionario deberá acreditar haber pagado la totalidad de la prima correspondiente.

En ningún caso podrá quedar sometido el cobro de la garantía a la ratificación de una entidad o banco extranjero, mandante o tomador beneficiario, lo que deberá ser declarado por el emisor expresamente en el instrumento correspondiente.

Las boletas bancarias y/o pólizas deberán ser extendidas a nombre de la Subsecretaría de Transportes, con la glosa: "*Para Garantizar el Cumplimiento de las Obligaciones Laborales y de Seguridad Social derivadas del Contrato de Concesión para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses de la Unidad de Servicios N°*[•]".

Esta garantía deberá cubrir ininterrumpidamente toda la vigencia del contrato de concesión más doce (12) meses posteriores al término de dicha vigencia. Para ello, la garantía podrá estar compuesta de uno o más instrumentos, cada uno de los cuales no podrá tener una vigencia inferior a doce (12) meses. La garantía para el último año de vigencia del contrato deberá tener una vigencia mínima de veinticuatro (24) meses, de forma tal que la vigencia de la garantía supere en al menos doce (12) meses a la fecha de término del contrato.

10.2.2 Renovación de la Garantía

10.2.2.1 Por vencimiento

La garantía deberá renovarse con una anticipación de treinta (30) días a su vencimiento y deberá satisfacer las exigencias señaladas en la cláusula 10.2.1.

En caso de no renovarse la garantía en la oportunidad prevista, el MTT cobrará las garantías que obren en su poder y mantendrá los respectivos fondos disponibles para ser ejecutados conforme a lo dispuesto en la cláusula 10.2.3.

10.2.2.2 Por cobro

En caso de cobro total o parcial de la garantía, el Concesionario deberá entregar al MTT, dentro de los treinta (30) días siguientes, una nueva garantía por el mismo monto y términos que restituya la anterior.

Entregadas al MTT las garantías referidas en esta cláusula, éste instruirá al banco o entidades emisoras de las mismas para que, en caso de su cobro y ejecución y previa comunicación del MTT, mantenga y custodie los respectivos fondos hasta que el MTT ordene su transferencia.

10.2.3 Ejecución de la Garantía

El no cumplimiento íntegro de la obligación de renovación establecida en la cláusula 10.2.2 constituirá un incumplimiento del contrato de concesión y, en consecuencia, podrá dar lugar al cobro de la garantía que obre en poder del Ministerio, así como a la terminación anticipada del presente contrato de concesión, según lo previsto en la cláusula 9 del contrato.

En caso de verificarse el incumplimiento de la obligación de pago de las remuneraciones o cotizaciones laborales, previsionales y de salud, según lo determine la Dirección del Trabajo, las Instituciones Previsionales o los Tribunales de Justicia competentes, mediante la correspondiente multa o sentencia judicial ejecutoriada, que correspondan a los trabajadores del Concesionario por aplicación de lo pactado en sus respectivos contratos individuales de trabajo, y previo a la ejecución de la garantía, el Ministerio requerirá al Concesionario el pago de la(s) remuneración(es) y/o cotización(es) impaga(s) dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a su notificación. Trascurrido dicho plazo sin que éste haya acreditado el pago antes referido, el Ministerio podrá ejecutar el cobro de la(s) garantías.

CLÁUSULA 11. DISPOSICIONES VARIAS

11.1 MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN SOLICITADAS POR EL CONCESIONARIO

Sin perjuicio de las modificaciones al presente contrato de concesión que requiera o instruya el Ministerio, el Concesionario podrá proponer modificaciones al contrato con el objeto de mejorar y/u optimizar la prestación de los servicios de transporte, mejorar la calidad de servicio entregada, atender necesidades de transporte no cubiertas u otra razón relevante para la prestación de servicios de transporte, para el usuario o para la eficiencia del Sistema.

El Ministerio deberá analizar en cada caso el contenido y los efectos de las propuestas de modificaciones y, en consecuencia, éstas serán autorizadas solo en la medida que se encuentren conforme a los objetivos ya referidos. El Ministerio podrá rechazar las propuestas que afecten la prestación de los servicios, importen una vulneración a la normativa aplicable y, en general, por cualquier causa fundada que impida o desaconseje su realización.

Aquellas modificaciones que fueren solicitadas por el Concesionario, en la medida que afecten el equilibrio económico del contrato, podrán ser revisadas de acuerdo con lo previsto en la cláusula 5.4 del contrato de concesión, de cumplirse las condiciones allí señaladas.

11.2 RESPONSABILIDAD FRENTE A TERCEROS

La responsabilidad civil contractual y extracontractual del Concesionario frente a terceros se regirá por la normativa aplicable en cada caso. El Concesionario será responsable de los daños y perjuicios que se produjeren por su causa, la de sus representantes, arrendatarios, dependientes, consultores y agentes, la de sus bienes muebles e inmuebles o de aquellos que estén bajo su administración, la derivada de la operación causada por su personal contratado o subcontratado bajo cualquier modalidad y para cualquier fin, o por sus contratistas o subcontratistas, salvo situaciones de caso fortuito o fuerza mayor, las que serán calificadas por la autoridad correspondiente.

El Ministerio y el DTPM no serán responsables frente a terceros por las obligaciones que asumiere o debiere asumir el Concesionario con aquéllos, no siendo vinculantes para el Estado los contratos que el Concesionario suscriba. Asimismo, no será responsable por los daños que cause el Concesionario, directa o indirectamente en el desarrollo de su gestión, ni de sus empleados, agentes, representantes, contratistas o subcontratistas, y bienes.

Del mismo modo, será obligación del Concesionario mantener indemne al Ministerio de cualquier gasto o indemnización que éste deba asumir por un hecho u omisión del Concesionario.

11.3 SUFICIENCIA DEL CONTRATO

Este contrato constituye el acuerdo completo entre las Partes con respecto a las materias aquí referidas, y deja sin efecto cualquier otro acuerdo anterior y/o entendimiento previo o negociación, escrito u oral, entre las Partes con respecto a las materias reguladas en este contrato.

Ninguna representación, suposición, promesa, entendimiento, condición o garantía que no sea establecida en este contrato, ha sido hecha o puede servir de base para la interpretación de cualquiera de las partes de este contrato.

11.4 REFRENDACIÓN

De conformidad a lo dispuesto en la normativa vigente, el presente contrato de concesión es *ad referendum*, y como tal, su validez se encuentra sujeta a la aprobación de la autoridad competente y a la completa tramitación del acto administrativo respectivo.

11.5 CONTRATISTA INDEPENDIENTE

El Concesionario es un prestador independiente y no se considerará un empleado, agente o representante del Ministerio o de la Subsecretaría de Transportes. En consecuencia, todo su personal tendrá relación laboral única y exclusivamente con la Sociedad Concesionaria, sin que por la contratación a que se refiere el presente documento se genere vinculación alguna ni presente ni futura con el Ministerio, la Subsecretaría de Transportes o el DTPM.

11.6 MODIFICACIONES DE COMÚN ACUERDO

Sin perjuicio de la facultad para realizar ajustes y modificaciones unilaterales, y con el objeto de asegurar la continuidad y calidad de los servicios de transporte, el contrato de concesión podrá modificarse por acuerdo entre las Partes, siempre que las modificaciones estén debidamente justificadas, no alteren la naturaleza de los servicios contratados inicialmente, y no se infrinja el principio de igualdad de los Oferentes.

11.7 DOMICILIO Y COMPETENCIA

Para todos los efectos legales, las Partes fijan su domicilio en la comuna y ciudad de Santiago, y se someten a la jurisdicción y competencia de sus Tribunales Ordinarios de Justicia, sin perjuicio de los recursos administrativos que procedan de acuerdo con el presente contrato de concesión y la normativa aplicable, y de las facultades de la Contraloría General de la República para su fiscalización.

11.8 EJEMPLARES

El presente instrumento se otorga en dos (2) ejemplares de igual fecha y tenor, quedando uno de ellos a disposición del Concesionario, y el otro en poder del Ministerio.

11.9 NOMBRAMIENTO Y PERSONERÍA

El nombramiento de don Louis de Grange Concha como Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, consta en Decreto Supremo N°38, de fecha 11 de marzo de 2026, del Ministerio del Interior, que no se inserta por ser conocido de las partes.

La personería de don Ignacio Araya Frías y de don Antonio Momares Atala para actuar en representación de la Sociedad Concesionaria Conecta 22 S.A., consta en Acta de primera sesión ordinaria de directorio, de fecha 10 de abril de 2026, escritura pública bajo el repertorio N°2728 de 2026, de la 1° Notaría de Providencia, que no se inserta por ser conocido de las partes.

Firmado por: Louis de Grange Concha, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Antonio Momares Atala e Ignacio Araya Frías, representantes Conecta 22 S.A.

APÉNDICE N°1: DE LAS VÍAS Y CONDICIONES DE USO

A. INTRODUCCIÓN

A la época de entrada en vigencia de este contrato de concesión, el uso de las vías comprendidas en el Área Regulada obedece a dos modelos de operación que coexistirán por el tiempo y en la forma que se describe en el presente apéndice.

El primer modelo de operación supone las condiciones de uso de uso de vías contenidas en las condiciones específicas de operación y de utilización de vías vigentes, a los que se refiere el apartado D del presente apéndice, en adelante "Condiciones de Operación". Este modelo de uso de vías se estructura a partir de un sistema de preferencias y no sobre la base de un sistema de explotación exclusiva, y en él, ciertas vías o tramos de vías tienen asignados un único Operador de Buses con el derecho de uso preferente, mientras que los demás Operadores de Buses pueden hacer uso de dichas vías o tramos de manera no preferente. En el Anexo N°1 de las Condiciones de Operación y sus renovaciones se establecen los casos en que aplica este modelo y las reglas que lo rigen.

Por otro lado, el segundo modelo de operación, que se incorpora en los contratos de concesión que nacen a partir de las licitaciones de 2019 y 2023, en adelante "Contratos 2019" y "Contratos 2023", y que resulta aplicable al presente contrato de concesión, se organiza en función del uso común y en iguales condiciones -sin preferencias, ni exclusividad- de las vías. Bajo este modelo, un grupo de vías o tramos de vías se asigna inicialmente a un Operador de Buses, pero durante la vigencia del contrato dichas vías o tramos podrán también ser usadas por otros Operadores de Buses en igualdad de condiciones. Las condiciones de este modelo de uso de vías se establecen en el apartado B de este apéndice.

El modelo de uso preferente de las vías desaparecerá paulatina y progresivamente, conforme se verifique gradualmente el término de las Condiciones de Operación, para dar paso a un sistema único en que el uso de las vías se entrega en igualdad de condiciones a todos los Operadores de Buses del Sistema. Así, ambos modelos de uso de vías coexistirán única y exclusivamente durante el periodo en que se encuentren vigentes una o más de las Condiciones de Operación.

La forma de interacción entre ambos modelos durante el período de coexistencia se rige según lo dispuesto en el apartado D de este apéndice y en el Apéndice N°3 del contrato. La necesidad de regular la interacción de ambos modelos es una consecuencia del principio de interrelación del Sistema, que reconoce la existencia de diversos actores que deben coexistir de forma armónica para velar por la prestación de un servicio de calidad a las personas usuarias.

B. VÍAS QUE INTEGRAN LA CONCESIÓN

En el marco del presente contrato de concesión y para la explotación económica de la actividad del transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses, el Ministerio entrega en concesión al Concesionario el uso de todas las vías que forman parte del Área Regulada, considerando los siguientes grupos de vías:

B.1. Vías del área regulada sin Operador de Buses preferente.

B.2. Vías del área regulada con Operador de Buses preferente, cuyo uso estará sujeto a las restricciones y condiciones establecidas en el apartado D de este apéndice, de conformidad a lo dispuesto en las Condiciones de Operación.

Para estos efectos, se entenderá por vías con Operador de Buses preferente aquellas que, por aplicación de lo dispuesto en las Condiciones de Operación, tienen asignado un Operador de Buses preferente; todas las restantes corresponderán a vías sin Operador de Buses preferente.

DIRECCION DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

C. CONDICIONES DE USO DE LAS VÍAS

El contrato de concesión confiere al Concesionario el derecho a:

C.1. Usar las vías sin Operador de Buses preferente comprendidas en el literal B.1, para la prestación de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses comprendidos en su Programa de Operación, en los términos y condiciones previstos en el Apéndice N°3.

Tener el derecho y deber de participar en el proceso de asignación de nuevos servicios o de modificación de servicios, que operen sobre las vías sin Operador de Buses preferente, de acuerdo con las normas y procedimientos establecidos en el citado Apéndice N°3.

El Concesionario declara conocer y aceptar que no tendrá el derecho exclusivo, ni preferente para usar dichas vías, de modo que, sujeto a las reglas establecidas en el Apéndice N°3, otros Operadores de Buses podrán usar las vías para la prestación de los servicios de transporte.

C.2. Al uso no preferente de las vías comprendidas en el literal B.2 y, en consecuencia, tiene derecho a participar, como Operador de Buses no preferente, en el proceso de asignación de nuevos servicios de acuerdo con los instrumentos que hace se referencia en el apartado D, en el evento que las vías que se requieren para la prestación de ese nuevo servicio se encuentren entregadas en forma preferente a un Operador de Transporte por aplicación de lo dispuesto en las Condiciones de Operación.

D. VÍAS DE USO PREFERENTE

El uso de las vías que, de conformidad a las Condiciones de Operación, tienen asignado un Operador de Buses preferente, se ajustará a las condiciones establecidas en el Anexo N°1 "De las vías y condiciones de uso" de dichos instrumentos, así como también a la información relativa al concepto de uso preferente de las vías contenidas en las respectivas Condiciones de Operación.

Los actos administrativos aprobatorios de las Condiciones de Operación se encuentran permanentemente disponibles en el sitio web del DTPM[1].

E. MODIFICACIONES AL APÉNDICE

Este Apéndice podrá modificarse de común acuerdo entre las partes, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 11.6 del contrato de concesión, o cuando corresponda por aplicación de lo establecido en las cláusulas 2.1.5. u 11.1. del mismo instrumento, sujeto a la condición de que se modifiquen, en el mismo sentido, los correspondientes contratos u actos administrativos que regulen a los restantes Operadores de Buses del Sistema.

[1] Las resoluciones pueden encontrarse específicamente en el link: https://www.dtpm.cl/index.php/documentos/contratos

APÉNDICE N°2: DE LOS SERVICIOS

A. INTRODUCCIÓN

De conformidad al contrato de concesión, el Concesionario se obliga a prestar todos los servicios de transporte público de pasajeros establecidos en el presente apéndice.

En ningún caso, los buses de la flota del Concesionario podrán prestar un servicio distinto, público o privado, a los contemplados en este apéndice, salvo autorización o requerimiento expreso y por escrito del Ministerio.

B. LISTADO DE LOS SERVICIOS QUE DEBERÁ OPERAR EL CONCESIONARIO

En el marco del presente contrato y de la definición de las vías entregadas al Concesionario en los términos previstos en el Apéndice N°1, el Concesionario deberá prestar los servicios de transporte público que se detallan en la Tabla N°1, los que podrán ser ajustados, modificados, eliminados o incorporados en conformidad a lo dispuesto en el contrato de concesión.

Tabla N°1: Descripción Inicial de los servicios

Unidad de Servicios	Nombre Servicios
22	211c-228-262N-307-307c-307e-308-308c-314-314c-315e-B45-B54-G08-G22-G22y-G27-G32-G37-G38

C. MODIFICACIONES AL APÉNDICE

El Ministerio podrá siempre que lo estime necesario, y con el fin de asegurar la continuidad y calidad de los servicios, ajustar el Apéndice N°2 a efectos de recoger en él la incorporación de nuevos servicios, eliminación de servicios existentes y/o modificaciones que resulten de la aplicación de lo dispuesto en el Apéndice N°3.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

APÉNDICE N°3: DE LOS PROGRAMAS DE OPERACIÓN

Índice

A. INTRODUCCIÓN 3
B. DEFINICIONES 4
C. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN 5
C.1 Contenido 5
C.2 Horarios de Operación: Unidad Básica y Definición de Periodos 8
C.3 Tipos de Días 8
C.4 Componentes del Programa de Operación 9
D. VIGENCIA DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN 9
E. ESTÁNDARES DE CALIDAD, PRINCIPIOS Y CRITERIOS PARA LA ELABORACIÓN DEL PO 10
E.1 Estándares de calidad para la prestación de los servicios 10
E.2 Principios para la elaboración de propuestas del PO 11
E.3 Criterios de evaluación para análisis de propuestas del PO 11
E.4 Principio de participación ciudadana 12
F. ELABORACIÓN DEL PO NORMAL 12
F.1 Proceso de Elaboración y Aceptación del Programa de Operación 14
F.2 Determinación de la Flota 17
F.3 Seriedad de las Propuestas de cambios al PO y Responsabilidad 18
F.4 Observaciones de Otros Operadores de Transporte 18
F.5 Rectificación de los Documentos que Integran el PO 18
G. AJUSTES AL PO VIGENTE POR DÍAS O PERIODOS OCASIONALES 18
G.1 Periodo Estival 19
H. SERVICIOS ADICIONALES AL PO VIGENTE 19
H.1 Programas de Operación Especial 19
H.2 Servicios de apoyo 20
H.3 Salidas Adicionales o Inyecciones de Buses a Servicios Deficitarios 20
H.4 Planes de contingencia 20
I. MODIFICACIONES AL PO VIGENTE 20
I.1 Modificaciones a Solicitud del Concesionario 20
I.2 Modificaciones a Solicitud del Ministerio 21
I.3 Modificaciones Transitorias 22
I.4 Implementación de las Modificaciones 22
I.5 Recepción de Observaciones 22
I.6 Rectificación de los Documentos que Integran el PO Vigente 22
I.7 Otras Consideraciones 22
J. INCORPORACIÓN DE NUEVOS SERVICIOS AL PO VIGENTE 22
J.1 Obligación de participación 23
J.2 Llamado 23
J.3 Vigencia de los servicios a subastar 24
J.4 Ofertas 24

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

J.5 Evaluación de las ofertas 24
J.6 Facultad de desestimar ofertas o declarar desierto el proceso de subasta 26
J.7 Adjudicación y ajuste económico 27
J.8 Ajustes al PO para el inicio o término de la prestación de servicios subastados 28
K. LÍMITES DE MODIFICACIÓN A LOS PROGRAMAS DE OPERACIÓN 28
L. OBSERVACIONES A LAS MODIFICACIONES DEL PO 28
M. ASPECTOS METODOLÓGICOS 29
M.1 Contenido de Informes Técnicos 29
M.2 Metodología para la distribución de transacciones en zonas pagas mixtas 29
M.3 Metodología de Programación de Transporte 30
M.4 Metodología para tiempos de desplazamiento y velocidades 30
N. PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL INICIO DEL PERIODO DE CONCESIÓN 31
O. DE LAS MODIFICACIONES AL APÉNDICE 31

A. INTRODUCCIÓN

El Programa de Operación, en adelante también PO, es el instrumento que define y regula las condiciones y características de los servicios de transporte que el Concesionario debe prestar y las Zonas Pagas que debe operar en el marco de este contrato de concesión y las instrucciones que emita el Ministerio.

Los servicios están caracterizados por aspectos generales como la identificación del código y nombre, además de otros relativos a la prestación del servicio, a saber: detalle de los trazados, Oferta de Transporte, horarios de operación, parámetros y reglas operacionales, entre otros.

Sobre la base del Programa de Operación se medirá el grado de cumplimiento operacional del contrato. En consecuencia, la prestación de los servicios del Concesionario debe ajustarse al PO definido conforme a lo indicado en este apéndice.

Existen distintos tipos de programas de operación, dependiendo de las condiciones de demanda y otros eventos que puedan afectar los servicios de transporte.

El PO Normal se utilizará en condiciones normales de operación y siempre que el Ministerio no decida ajustarlo o reemplazarlo por alguno de los otros tipos de PO descritos en este apéndice. El PO Normal correspondiente al inicio de los servicios (PO inicial), será elaborado en base al PO referencial del proceso de licitación, de acuerdo con lo indicado en el apartado N, mientras que, para los años subsiguientes, el PO Normal será elaborado anualmente en base al último PO Normal vigente. Los procesos para la elaboración y aprobación del PO se describen en el apartado F de este Apéndice.

En días o periodos en que el comportamiento de la demanda lo justifique, el PO puede ser ajustado específicamente para esos días/periodos ocasionales, de acuerdo con lo establecido en el apartado G.

Adicionalmente, para eventos particulares, al PO normal u ocasional, se le puede adicionar un Programa de Operación Especial (POE) al que hace referencia el apartado H, que establece expediciones a realizar en periodos específicos para responder a eventos. El PO Normal puede sufrir modificaciones, sean o no transitorias, de acuerdo con los procedimientos definidos en el apartado I del presente apéndice.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

B. DEFINICIONES

Sin perjuicio de las definiciones contenidas en el contrato de concesión y/o en alguno de sus apéndices, las palabras que a continuación se indican tendrán el significado que para cada caso se determina, independientemente de su uso en singular o en plural, en género masculino o femenino, en mayúsculas o minúsculas, o en las formas y funciones gramaticales en que sean empleadas para la adecuada redacción, comprensión e interpretación de este apéndice.

B.1. **Bus Lógico:** Es la composición de movimientos y actividades planificadas para la operación de un bus durante un tipo de día.

B.2. **Cabezal o cabecera**: Lugar geográfico de inicio o término del trazado de un servicio que podría o no coincidir con el espacio para realizar la regulación de la frecuencia del servicio a los que hace referencia el Apéndice N°12.

B.3. **Oferta de Servicio, Oferta de Transporte u Oferta**: Es la frecuencia de los servicios, en número de expediciones programadas en el PO, y la capacidad, contabilizada sobre la base del número de plazas por tipología de bus conforme a lo dispuesto en la cláusula 5.3.1.6.5, de cada servicio-sentido-periodo.

B.4. **Punto de control**: Puntos sobre el trazado del servicio-sentido-periodo donde se registrarán instantes de paso de los buses, de conformidad a la definición del Apéndice N°6 del contrato.

B.5. **Tabla Horaria o Tabla de Horarios:** Es el instrumento que establece los movimientos y actividades (viajes en vacío, expediciones comerciales, regulación, carga de energía, entre otros) del conjunto de buses lógicos que permiten la factibilidad operacional del Programa de Operación para cada tipo de día.

B.6. **Tramo Horario**: Corresponde a horarios de operación continuos definidos en el Programa de Operación sobre la base de los periodos para cada servicio-sentido. Cada servicio – sentido podría tener uno o más tramos horarios (por ejemplo, diurno, nocturno, punta mañana, etc.).

B.7. **Servicios clasificados según su ocurrencia**:

a. **Servicios Habituales**: todos aquellos servicios que se prestan regularmente, y que se encuentran definidos en el Programa de Operación.
b. **Servicios no habituales**: todos aquellos servicios que no se prestan regularmente, tales como Servicios Especiales, de Apoyo e Inyecciones no programadas.

B.8. **Servicio-sentido**: Servicio definido en el Programa de Operación, considerado en un sólo sentido de circulación, esto es, desde el cabezal de inicio al cabezal de término.

C. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN

C.1 Contenido

El Programa de Operación establece las características de los servicios de transporte prestados por el Concesionario. En este se describen los aspectos estructurantes de la planificación, tales como:

- Identificación.
- Nombre.
- Trazados.
- Paradas utilizadas por los servicios.
- Oferta de Transporte.
- Horarios de operación.
- Parámetros y reglas operacionales.
- Definición de los puntos de control para medición de puntualidad.
- Tabla Horaria de los servicios.
- Otros.

El detalle de los documentos y formatos de los contenidos del PO, así como los procedimientos específicos de elaboración del PO, de acuerdo con lo establecido en el apartado F, se detallan en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación que emitirá el Ministerio para estos efectos, en forma previa al inicio de los servicios a más tardar conjuntamente con la aprobación del plan de transición a que se refiere la cláusula 4.1.2 del contrato de concesión, y que se publicará en la página web del DTPM.

Adicionalmente, el Programa de Operación contempla un Registro de Zonas Pagas y Paradas con las características operacionales de las zonas pagas obligatorias y adicionales (ubicación, horarios de operación, personal mínimo de zonas pagas obligatorias, entre otros), y de las paradas del Sistema. Debido a la naturaleza de las zonas pagas y de las paradas del Sistema, los procedimientos de modificación de éstas serán establecidos en el Instructivo de Zonas Pagas y Paradas que emitirá el Ministerio para estos efectos previo al inicio de los servicios y no se rigen por lo dispuesto en el apartado F del presente apéndice.

El Ministerio podrá modificar el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación, comunicando dicha modificación al Concesionario al menos treinta (30) días antes de la etapa de Evaluación de Admisibilidad a la que hace referencia el apartado F.1.2. En cualquier caso, la elaboración del PO se realizará de forma conjunta entre el Concesionario y el Ministerio de acuerdo con lo establecido en al apartado F del presente apéndice. Sin perjuicio de lo anterior, existen algunos contenidos específicos con restricciones respecto a su modificación, los que se detallan a continuación:

C.1.1 Zonas Pagas y Paradas

C.1.1.1 *Zonas Pagas Obligatorias*

El Ministerio establecerá las zonas pagas obligatorias y definirá su ubicación, número mínimo de personal de apoyo en terreno, horario de operación y número mínimo de validadores. Las zonas pagas obligatorias deberán cumplir con los estándares establecidos en el Apéndice N°12 del contrato.

Por razones de buen servicio, el número y ubicación de las zonas pagas obligatorias podrán ser modificados por el Ministerio, en la medida que el número de horas adicionales requeridas del personal de apoyo en terreno no supere el porcentaje NZP1 definido en la ficha técnica respecto del valor establecido en el PO referencial, contenido en los Anexos N°19 y N°20 de las bases de licitación y que el número de ubicaciones adicionales no supere el valor de NZP2, definido en la ficha técnica. Cabe destacar que los Tramos Horarios de operación de cada zona paga

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

obligatoria no podrán tener una duración menor a 3 horas y solo se podrá solicitar la operación de zonas pagas en paradas que sean utilizadas por al menos un servicio del Concesionario.
El Ministerio supervisará la correcta operación de estas zonas pagas obligatorias, de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°10 del contrato. El no cumplimiento de la correcta operación de estas podrá dar lugar a las sanciones establecidas en el Apéndice N°7.

C.1.1.2 *Zonas Pagas Adicionales*

El Concesionario podrá operar zonas pagas adicionales, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°12 del contrato, las que deberán quedar inscritas en el registro de Zonas Pagas y Paradas en los términos establecidos en el Instructivo de Zonas Pagas y Paradas al que hace referencia el Apartado C.1 del presente apéndice.

El Ministerio supervisará la correcta operación de estas zonas pagas adicionales de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°10 del contrato. El no cumplimiento de la correcta operación de estas podrá dar lugar a las sanciones establecidas en el Apéndice N°7.

C.1.1.3 *Paradas*

El Ministerio podrá realizar ajustes a la asignación de paradas de los servicios, los que deberán constar en el registro de Zonas Pagas y Paradas en los términos establecidos en el Instructivo de Zonas Pagas y Paradas al que hace referencia el Apartado C.1 del presente apéndice.

Si el Operador sugiere un ajuste a la asignación de paradas, el Ministerio podrá solicitar antecedentes para evaluar dicho ajuste y, en base a la magnitud de este, determinará si requiere una modificación al Programa de Operación o si es un ajuste que se rige por los plazos y términos establecidos en el Instructivo de Zonas Pagas y Paradas, considerando el interés público comprometido y que pueda ser operado según el tamaño de flota del Operador.

C.1.2 Porcentaje de kilómetros por tecnología de propulsión ($\%km_k$)

Los porcentajes de kilómetros comerciales a recorrer por cada tecnología de propulsión, establecidos en la ficha técnica, deberán respetarse en la elaboración de los Programas de Operación durante toda la vigencia del contrato.

Adicionalmente, los porcentajes de kilómetros por tecnología podrán modificarse si se verifica alguna de las siguientes condiciones:

- Adjudicación de uno o más servicios por parte del Concesionario producto de una subasta, de acuerdo con lo establecido en el apartado J de este apéndice.
- Modificación de la flota operativa base y/o de reserva del Concesionario, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°4 y/o en la cláusula 5.4 del contrato.
- Reducción de servicios del Concesionario, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice N°7 del contrato.

En estos casos, los porcentajes de kilómetros se ajustarán de forma proporcional a los kilómetros comerciales de los servicios a operar o retirar o, en el caso de modificaciones de flota, de forma consistente con la tecnología de propulsión de la flota incorporada.

El Ministerio supervisará que durante la operación se cumpla con el número de kilómetros asociados a cada tecnología de propulsión, de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°10 del contrato. El no cumplimiento del número de kilómetros por tecnología de propulsión podrá dar lugar a las sanciones establecidas en el Apéndice N°7 del presente contrato.

C.1.3 Set de parámetros y reglas operacionales de input para la programación de transporte

Para desarrollar la Tabla de Horarios y determinar la flota requerida que permiten la factibilidad operacional del Programa de Operación se utilizan los trazados, la Oferta de Transporte, los terminales y un set de parámetros y reglas operacionales de input para la programación de transporte.

De conformidad a lo establecido en la cláusula 4.1 del contrato, este set de parámetros y reglas operacionales se definirá previo al desarrollo del Programa de Operación inicial que se elabore en base al PO referencial publicado en las bases de licitación. Para esto, el Concesionario deberá presentar la Tabla de Horarios de conformidad a los requerimientos de formato y contenido establecido en el Instructivo de Programación de Transporte al que hace referencia el apartado M.3. Cabe destacar que el concesionario solo podrá hacer uso de la flota operativa base ofertada para la construcción de la Tabla de Horarios elaborada en base al PO referencial de las bases de licitación.

En particular, en el citado instructivo se definirán al menos los siguientes rangos de parámetros y reglas operacionales:

- Tiempos de regulación de frecuencia por tipo de cabezal.
- Tiempos de carga de energía y autonomía.
- Si existe o no existe la posibilidad de realizar interlineado en los cabezales, entendiendo el interlineado como la asignación de buses lógicos a la operación de más de un servicio. Sin perjuicio de lo anterior, se considerará que siempre existirá la posibilidad de realizar interlineado en los terminales del concesionario.
- Reglas asociadas a la secuencia de los eventos, para asegurar una secuencia lógica de éstos.
- Otras reglas que podrían incorporarse en la metodología y que puedan afectar la determinación de flota.

Este set de parámetros y reglas no podrá ser modificado en los procesos de elaboración del Programa de Operación en un valor mayor al establecido en el Instructivo de Programación de Transporte al que hace referencia el apartado M.3.

En caso de que por razones operativas y de buen servicio fuera necesario modificar los parámetros o reglas operacionales para la elaboración del Programa de Operación, las modificaciones deberán ser acordadas entre las partes. Sin perjuicio de lo anterior, en caso de que no se llegue a acuerdo en un plazo de sesenta (60) días hábiles contados desde que se comunique el inicio del proceso de modificación del set parámetros y reglas operacionales que se detalla en el Instructivo de Programación de Transporte, será el Ministerio el que defina el set de parámetros y reglas operacionales con la condición de que la Tabla de Horarios resultante de la aplicación de dicho set de parámetros y reglas operacionales utilice el mismo número de buses que componen la Flota Operativa Base del último Programa de Operación Normal vigente a la fecha de elaboración de dicho PO.

C.1.4 Plan de Campaña Informativa

Las campañas informativas permitan una correcta atención e información a las personas usuarias respecto de los cambios que experimenten los servicios de buses en las distintas

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

comunas de la ciudad, como por ejemplo, modificaciones y extensiones de trazados, horarios de funcionamiento, desvíos, nuevos recorridos o eliminación de servicios, entre otros.

En el Plan de Campaña Informativa el Concesionario deberá detallar los medios que se emplearán para informar a los usuarios los nuevos servicios y/o modificaciones a los servicios, con indicación de las cantidades de materiales a utilizar, plazos y criterios considerados. Este plan de Campaña Informativa deberá considerar los aspectos y plazos definidos por el Ministerio en el Instructivo de Campañas Informativas que emitirá el Ministerio para estos efectos previo al inicio de los servicios, el que estará publicado en la página web del DTPM.

Entre los canales de información que pueden ser considerados, se encuentran los siguientes:

- Material impreso para distribución.
- Material impreso para instalar en paraderos.
- Publicaciones en página web del Concesionario y redes sociales.
- Señales: revisión y levantamiento de potenciales problemas en el periodo de transición.

Las campañas informativas también podrán considerar otras modificaciones de los servicios o de las vías por las que circulan que no necesariamente estén detallados en el Programa de Operación, las que serán coordinadas entre el Ministerio y el operador.

C.1.5 Plan de Implementación de los Servicios

El Concesionario deberá entregar un Plan de Implementación de los Servicios, el cual indicará las medidas planificadas para la implementación de los nuevos servicios y/o sus modificaciones, considerando, entre otros aspectos, verificaciones del trazado de los servicios, información de los puntos de regulación, capacitación a conductores y recursos físicos, de conformidad a lo establecido en el Instructivo de Plan de Implementación de los Servicios que emitirá el Ministerio para estos efectos previo al inicio de los servicios.

C.2 Horarios de Operación: Unidad Básica y Definición de Periodos

Para cada tipo de día, de acuerdo con lo indicado en el apartado C.3, el PO deberá estructurarse en torno a una unidad mínima básica de tiempo: la media hora, entendida ésta como un lapso de 30 minutos.

Sin perjuicio de lo anterior, la unidad básica de tiempo podrá agruparse en periodos que comprendan más de una media hora, en caso de que así lo determine el Ministerio, sin embargo, la unidad básica de tiempo no podrá ser inferior a media hora. La definición de estos nuevos períodos se realizará con el objeto de ajustar la Oferta de Servicios a las demandas específicas de cada periodo o tipo de día, y deberá ser informada al Concesionario mediante oficio del Administrador de Contrato, a lo menos treinta (30) días antes del inicio de la etapa de Planificación Táctica, según lo establecido en el apartado F.1.3.

C.3 Tipos de Días

Se distinguirán al menos tres tipos de días en la formulación del Programa de Operación:

i) Días Laborales: lunes, martes, miércoles, jueves y viernes, salvo que correspondan a días festivos. Sin perjuicio de lo anterior, el MTT podrá establecer un régimen diferente para los días laborales, de modo que el Programa de Operación disponga de características operacionales diferentes entre días laborales de una misma semana, lo que deberá ser informado al Concesionario a lo menos treinta (30) días antes del inicio de la etapa de Planificación Táctica según lo establecido en el apartado F.1.3.

ii) Días Sábado.

iii) Días Domingo.

En caso de que los Días Laborales correspondan a un día festivo, se asumirá por defecto para ese día el Programa de Operación definido para un Día Domingo.

De oficio o a solicitud del Concesionario, el Ministerio podrá, en forma excepcional y por razones fundadas, disponer para un día festivo la aplicación del Programa de Operación definido para un día laboral o sábado, o definirlo como día ocasional y elaborar un Programa de Operación específico de acuerdo con lo establecido en el apartado G. Esto deberá ser informado al Concesionario con la debida antelación e implementado por éste en la oportunidad correspondiente. Estos ajustes no se someterán al procedimiento descrito en el apartado I de este apéndice.

Sin perjuicio de lo expuesto, el Programa de Operación podrá establecer una clasificación distinta del tipo de días a utilizar, con el objeto de ajustar la Oferta de Transporte programada a la demanda de los usuarios del Sistema, considerando las características operacionales de diferentes días.

C.4 Componentes del Programa de Operación

El Programa de Operación podrá tener dos componentes:

I. Un componente base denominado Programa de Operación Base (POB), que considera el número de buses, plazas, y la cantidad de kilómetros comerciales programados (y eventualmente no comerciales) indispensables para la prestación de los Servicios Habituales de transporte requeridos para asegurar la calidad y continuidad del servicio. Este componente siempre estará recogido en el PO.

II. Un componente adicional, denominado Programa de Operación Integrado (POI), que comprende los nuevos recorridos o ampliaciones de recorridos propuestos por el Concesionario, que no son indispensables para la prestación de los servicios de transporte requeridos por el Ministerio, por lo cual los kilómetros asociados no son comerciales, no estarán sujetos a pago, ni se considerarán en los ajustes del pago. Este componente sólo existirá en la medida en que el Concesionario lo solicite y el Ministerio lo apruebe. Al incorporar este componente, el Concesionario deberá tener en consideración que no podrá solicitar posteriormente la eliminación de estos recorridos adicionales, salvo casos en que existan razones fundadas. El Ministerio resolverá la procedencia de acceder a dicha solicitud, considerando el mérito de las razones expuestas y el impacto social que la eliminación de dicho servicio representaría.

Por razones de interés público y bien común, el Ministerio podrá alterar el POB según los procedimientos descritos en el apartado I de este apéndice.

D. VIGENCIA DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN

El Programa de Operación tendrá vigencia anual, y deberá iniciar su vigencia el segundo sábado de noviembre, con la excepción del PO inicial, de conformidad a lo establecido en el apartado N.

Por razones de buen servicio, el Ministerio podrá adelantar o postergar hasta en treinta (30) días la entrada en vigencia de un nuevo PO elaborado de conformidad a lo establecido en el apartado F. En caso de realizar la referida postergación, la fecha de término del PO vigente se extenderá hasta que se implemente un nuevo PO.

Sin perjuicio de lo anterior, en el caso de la incorporación de modificaciones al PO, de aquellas a las que hacen referencia los apartados G, H, I y J, estas modificaciones se aplicarán a contar de

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

la fecha que al efecto informe el Ministerio, a través del Administrador del Contrato. Tras su aprobación y publicación, el Programa de Operación modificado tendrá vigencia hasta la fecha estipulada en los párrafos precedentes.

Podrán realizarse ajustes, modificaciones o adiciones al PO vigente en las siguientes situaciones:

i. Para días o periodos ocasionales se puede establecer un PO con ajustes de Oferta de Transporte respecto del programa de operación vigente, de acuerdo con lo establecido en el apartado G.

ii. Ante eventos y de forma esporádica se le puede adicionar un POE, servicios de apoyo, salidas adicionales o inyecciones no programadas, o implementar un plan de contingencia que ajuste su Oferta de Transporte, de conformidad a lo establecido en el apartado H.

iii. Se le podrán realizar modificaciones permanentes o transitorias, las que pasarán a formar parte íntegra de este, de conformidad a lo establecido en el apartado I.

iv. Se le podrán adicionar nuevos servicios, los que se considerarán parte íntegra de este, de conformidad a lo establecido en el apartado J.

v. Ante situaciones excepcionales que conlleven afectaciones relevantes de la Oferta de Transporte del Sistema, debidamente calificadas por el MTT, este podrá determinar modificaciones al PO vigente.

E. ESTÁNDARES DE CALIDAD, PRINCIPIOS Y CRITERIOS PARA LA ELABORACIÓN DEL PO

E.1 Estándares de calidad para la prestación de los servicios

El Concesionario debe considerar que el objetivo del Sistema es transportar personas; en consecuencia, las obligaciones que asumirá se enfocan hacia la entrega de un servicio de transporte eficiente, seguro y de calidad para los usuarios. Para ello, se deberán considerar como aspectos de calidad relevantes las siguientes directrices generales, las que constituirán metas a lograr en el mediano plazo:

i. **Cobertura**: Que los hogares dispongan de una parada o estación de algún servicio de transporte público (buses, metro y/o tren) a un máximo de 600 metros de distancia, y a que un 90% de ellos disponga de un paradero o estación a no más de 300 metros de distancia en horario diurno.

ii. **Tiempos de espera (frecuencias mínimas)**: Que los usuarios no esperen más de 12 minutos durante la mayor parte del día. Esto implicará ofrecer servicios con frecuencias de al menos 5 buses por hora en los períodos de mayor demanda. Asimismo, en aquellos servicios en que se definan frecuencias menores, se propenderá a la publicación de horarios de paso en la medida que sea factible, con el fin de informar adecuadamente al usuario y reducir los tiempos de espera.

iii. **Tasa de ocupación o hacinamiento en los buses**: Que cualquier servicio-sentido, en su tramo más cargado, no sobrepase el 90% en su relación demanda/oferta. Esto se resguardará a través de un adecuado diseño de los Programas de Operación –que considere márgenes de holgura a través de un diseño al 85% en la relación demanda/oferta– y a la supervisión en terreno del desempeño de los servicios.

iv. **Transbordos:** Que los viajes de los usuarios tengan a lo más tres etapas para un par origen-destino.

v. **Servicios Expresos:** Que el desarrollo de servicios expresos que permitan que los usuarios puedan trasladarse de un punto a otro de la ciudad en el menor tiempo posible, analizando para ello los lugares de parada según la demanda de los usuarios, así como la utilización de corredores de transporte público y las vías expresas.

vi. **Servicios Nocturnos**: Que se brinde una cobertura nocturna a los usuarios a través de una red de servicios que operen durante toda la noche, conformada por servicios que operan únicamente en horario nocturno y servicios que operan durante las 24 horas. Asimismo, propender a que estos servicios, cuando se cumplan las condiciones operacionales establecidas, dispongan de horarios de paso publicados.

vii. **Sincronización**: Que los usuarios que utilizan servicios con horarios de paso publicados tengan la posibilidad de transbordar de manera sincronizada con otros servicios de transporte, particularmente en los horarios nocturnos. Propender también a que servicios que comparten paradas, especialmente aquéllos con horarios de paso programados, puedan tener sus despachos y horarios sincronizados, con el fin de reducir el tiempo de espera de personas que pueden tomar cualquiera de ellos. Propender a la sincronización con las primeras y últimas pasadas de Metro y Tren, en los servicios de bus en que esto sea relevante.

E.2 Principios para la elaboración de propuestas del PO

En la etapa de Evaluación de Admisibilidad, el Ministerio analizará las propuestas de modificación al Programa de Operación solicitadas por el Concesionario, considerando los siguientes principios:

(i) Factibilidad en términos de infraestructura.

(ii) Potencial de mejora en la calidad de servicio al usuario.

(iii) Evitar modificaciones del PO que impliquen dejar sin una adecuada oferta de transporte público a sectores de la ciudad.

(iv) Evitar modificaciones del PO que impliquen un mayor pago al Concesionario, y que no sea consistente con la mejora esperada en la calidad del servicio de transporte.

(v) Otros principios que al momento de la evaluación revistan relevancia.

Las modificaciones a los Programas de Operación requeridas por el Ministerio deberán responder a los mismos principios descritos en este apartado.

E.3 Criterios de evaluación para análisis de propuestas del PO

El Ministerio, para velar por el interés público y por razones fundadas, podrá solicitar modificaciones al PO o rechazar las modificaciones propuestas por el Concesionario, en función de los criterios detallados en este apartado.

El Ministerio analizará las propuestas y solicitudes de modificación al PO desde el punto de vista técnico, operacional, financiero y social, teniendo en vista los siguientes criterios de evaluación:

(i) Factibilidad operativa, en términos de infraestructura, gestión de servicios y flota disponible.

(ii) Costos del Sistema y factibilidad económica.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

(iii) Potencial de mejora en los niveles de servicio al usuario, principalmente en términos de disminución de tiempos de viaje y reducción de transbordos.

(iv) Control de la competencia en el uso de las vías. Cautelar el derecho preferente de uso de vías que tienen los Operadores de Buses, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°1 del contrato.

(v) Eficiencia en el uso de flota.

(vi) Otros criterios que al momento de la evaluación revistan relevancia.

Deberán ser rechazadas todas aquellas solicitudes de modificación del PO que cumplan con alguna de las siguientes condiciones:

(i) Modificaciones de PO que impliquen dejar sin una adecuada oferta de transporte público a algún sector de la ciudad.

(ii) Modificaciones que alteren significativamente la estructura original del trazado, salvo cuando la modificación efectivamente optimice la malla de recorridos de transporte público de la ciudad de Santiago y mejore la calidad de servicio para los usuarios.

(iii) Modificaciones al PO que lleven a sobrepasar los límites de modificación de los kilómetros del PO según lo establecido en el apartado K.

(iv) Modificaciones del PO que impliquen sobrepasar los límites máximos de concentración del mercado definidos por el Ministerio, de acuerdo con lo indicado en la cláusula 3.1.11 del contrato de concesión.

(v) Modificaciones que impliquen un mayor pago al Concesionario, y que no sea consistente con la mejora esperada en la calidad del servicio de transporte.

(vi) Modificaciones que impliquen reducciones de oferta en servicios que registran bajos índices de cumplimiento de frecuencia y plazas e indicador de tiempo de espera, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 5 y el Apéndice N°6 del contrato de concesión.

(vii) Otras condiciones a definir por el Ministerio por razones fundadas.

Las modificaciones a los Programas de Operación requeridas por el Ministerio deberán responder a los mismos criterios descritos en este apartado u otros criterios fundados.

E.4 Instancias de participación ciudadana

El Ministerio determinará las eventuales actividades que se realizarán para estos efectos, disponiendo la oportunidad, dinámica y contenidos de éstas. El Ministerio estará a cargo de la aplicación de estas instancias, las cuales podrán realizarse a través de un tercero.

Las actividades referidas podrán dar lugar a cambios de cobertura producto de nuevos recorridos, extensiones, modificaciones de trazado o modificaciones de paradas, así como la selección y priorización de opciones.

F. ELABORACIÓN DEL PO NORMAL

La elaboración del Programa de Operación Normal se realizará sobre la base del último Programa de Operación Normal vigente. Por esto, la elaboración del PO Normal se describirá en términos de propuestas de cambios al último PO Normal vigente, las que pueden ser a solicitud del Concesionario, del propio Ministerio o de otros organismos, como

Municipalidades, juntas de vecinos, Intendencias, entre otros. Con respecto a las propuestas de otros organismos, éstas serán evaluadas técnica y económicamente por el Ministerio, así como la factibilidad de su implementación, en conjunto con el Concesionario. Sin perjuicio de lo anterior, será el Ministerio el que sancionará el PO Normal a implementar en última instancia.

Para los efectos de este apéndice, existirán dos tipos de modificaciones al Programa de Operación Normal, de acuerdo con lo siguiente:

(i) Cambios que no impliquen o requieran un aumento de la Flota Operativa Base y/o Flota de Reserva del Concesionario, de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°4 y, que respeten las condiciones de uso de vías, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°1.

Dentro de las modificaciones al PO Normal del Concesionario, se consideran al menos las siguientes:

- Modificación del trazado de alguno de los servicios prestados por el Concesionario.
- Acortamiento o extensión de alguno de los servicios prestados por el Concesionario.
- Reducción y/o aumento de Oferta de Transporte de alguno de los servicios prestados por el Concesionario.
- Ajuste de oferta en algunos de los servicios prestados por el Concesionario y creación de un servicio corto de alguno de ellos.
- Ajuste de oferta en alguno de los servicios prestados por el Concesionario y/o creación de inyecciones programadas en alguno de ellos.
- Aumento de oferta de algunos de los servicios prestados por el Concesionario.
- Creación de la variante de uno o más de los servicios existentes del Concesionario.
- Fusión de dos o más de los servicios prestados por el Concesionario (la que puede redundar en la creación de un nuevo servicio).
- Aumento de oferta de alguno de los servicios prestados por el Concesionario, con buses reasignados de otros servicios prestados por el Concesionario.
- Eliminación de alguno de los servicios prestados por el Concesionario y ajuste de oferta de otros servicios prestados por el Concesionario, utilizando los buses provenientes de los servicios eliminados.
- Eliminación o reducción de oferta de algunos de los servicios prestados por el Concesionario, y creación de otros servicios, que utilicen los buses asociados a los servicios ajustados o eliminados.

Este tipo de cambios se realizarán de conformidad a los procedimientos establecidos en el apartado F.1 y los servicios modificados deberán ser prestados por el Concesionario en el contexto de su PO.

(ii) Casos en que, de conformidad a lo dispuesto en el contrato de concesión, el MTT acepte u otorgue un aumento de la Flota Operativa Base y/o Flota de Reserva para la operación de un nuevo servicio.

Se considerarán en las modificaciones del PO Normal aquellos servicios que se adicionen al Programa de Operación del Concesionario, ya sean nuevos o reasignados desde otro Operador de Buses.

Los servicios adicionados no serán considerados dentro del proceso de elaboración del Programa de Operación descrito en el apartado F.1, sino que se implementarán de conformidad con lo establecido en el apartado J. Adicionalmente, estos servicios adicionales no se considerarán para el cálculo de las limitaciones de modificación del PO descritos en el apartado K.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

F.1 Proceso de Elaboración y Aceptación del Programa de Operación

El Concesionario junto al Ministerio elaborarán el Programa de Operación considerando los estándares de calidad de servicio, principios y criterios de evaluación indicados en el apartado E de este apéndice y aspectos como el tamaño de la Flota Operativa Base del Concesionario, entre otros factores de planificación. Adicionalmente, el Concesionario deberá cumplir con los lineamientos que entregue el Ministerio en materia de definición de servicios, Oferta de Transporte y cobertura.

Las etapas del proceso de elaboración se encuentran reguladas en los apartados F.1.1, F.1.2, F.1.3 y F.1.4, y consideran la entrada en vigencia del nuevo PO establecida en el apartado D. Los plazos, documentos y formatos requeridos para cada una de las etapas se establecerán en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación descrito en al apartado C.1.

Dada la relevancia que reviste este proceso para la operación de los servicios, el Concesionario deberá presentar íntegra y oportunamente los documentos correspondientes a cada una de las etapas. La no presentación de los documentos en estos términos podrá dar lugar a las sanciones establecidas en el Apéndice N°7 del presente contrato. Sin perjuicio de lo anterior, en caso de que el Concesionario no presentare los documentos correspondientes a cada una de las etapas del proceso, el Ministerio podrá determinar que no se han presentado propuestas de modificación al PO y, en consecuencia, considerar como propuesta el Programa de Operación Normal vigente a la fecha o incorporar las propuestas de su interés y/o las entregadas por otras entidades para dichos efectos.

Durante el proceso de elaboración del PO, el Ministerio podrá solicitar al Concesionario realizar mediciones que permitan complementar la información disponible para la evaluación de las propuestas, información que deberá ser entregada por el Concesionario de acuerdo con lo establecido en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación.

El procedimiento de elaboración, revisión y aceptación del Programa de Operación contemplará las etapas que a continuación se detallan:

F.1.1 Elaboración General de Propuestas

El Ministerio, a través del DTPM, entregará los lineamientos que se deberán abordar en el nuevo Programa de Operación, considerando la definición de nuevos servicios y/o ajustes a servicios existentes, Oferta de Transporte y/o cobertura, previo al inicio de la etapa de evaluación de admisibilidad detallada en el apartado siguiente.

El Concesionario, previo al inicio de la etapa de Evaluación de Admisibilidad, deberá presentar al Ministerio las propuestas de cambios al Programa de Operación vigente, considerando los lineamientos expuestos. Con dicho objeto, el Concesionario entregará, por cada propuesta de modificación, los documentos establecidos en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación.

F.1.2 Evaluación de Admisibilidad

Esta etapa se orienta a realizar una evaluación preliminar y establecer la admisibilidad de las propuestas de cambios, ya sean propuestas del Ministerio, de otros organismos, de usuarios del Sistema o del Concesionario, las que se publicarán en el sitio web del DTPM. Esta etapa deberá comenzar en un plazo no inferior a treinta y siete (37) semanas antes de la entrada en vigencia del nuevo PO.

El Ministerio analizará la pertinencia de las propuestas presentadas considerando los documentos que las describen, además de aquellos documentos elaborados por el propio Ministerio y toda la información relevante disponible. Con esto, el Ministerio realizará evaluaciones preliminares de las necesidades de los usuarios del Sistema y podrá: (a) emitir

observaciones, (b) requerir aclaraciones, y/o (c) solicitar antecedentes adicionales que se consideren necesarios para complementar la información presentada inicialmente. En estos casos, el Concesionario deberá responder las observaciones, presentar las aclaraciones y/o los antecedentes adicionales que le fueran exigidos, en los plazos establecidos en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación.

Asimismo, el Concesionario podrá emitir observaciones a las propuestas del Ministerio, las que podrán ser consideradas para efectos de la admisibilidad. Para ello, el Concesionario deberá presentar sus observaciones por escrito al Administrador del Contrato indicando las razones o fundamentos de éstas. Las observaciones podrán ser presentadas, a más tardar, tres (3) semanas antes del inicio de la siguiente etapa.

Previo al inicio de la siguiente etapa de este proceso, el Ministerio publicará en el sitio web del DTPM las propuestas admisibles, definiendo aquellas que serán revisadas en mayor detalle en la etapa de planificación táctica, o aquellas que fueren descartadas, indicando las razones de dicha decisión.

Para efectos de establecer la admisibilidad de las propuestas, el Ministerio tendrá en consideración el interés público, los principios de admisibilidad detallados en el apartado E.2 y los lineamientos entregados durante la etapa de elaboración general de propuestas.

No se dará curso a los cambios propuestos y/o a la eliminación de servicios cuyas propuestas fueren rechazadas, conforme a lo dispuesto en este literal y, en consecuencia, estos servicios mantendrán las condiciones contempladas en el Programa de Operación vigente.

El Ministerio podrá declarar inadmisibles aquellas propuestas cuyos documentos no cumplan con el formato, o que no contengan la información descrita en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación. Sin embargo, el Ministerio podrá solicitar al Concesionario la rectificación de la documentación e información proporcionada en el plazo establecido en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación, en los casos en que esta acción se justifique por razones de interés público.

F.1.3 Planificación Táctica

Esta etapa estará orientada a la revisión de los aspectos específicos de las propuestas PO admisibles, según lo expuesto en el apartado anterior, y a profundizar el análisis, detallar los trazados, kilómetros, frecuencia de los servicios, realizar una revisión de la Oferta de Transporte, además de la aprobación de los servicios a modificar y que se incluirán en el siguiente Programa de Operación. Esta etapa deberá comenzar en un plazo no inferior a treinta y un (31) semanas antes de la entrada en vigencia del nuevo PO.

En esta etapa, el Ministerio realizará las validaciones en terreno pertinentes y podrá solicitar al Concesionario validaciones, mediciones y/o rectificaciones de datos, sobre la base de los procedimientos establecidos en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación.

Tras la publicación en el sitio web de los documentos que establezcan la admisibilidad de las propuestas, quien hubiese propuesto cambios al PO normal (ya sea el Ministerio o el Concesionario) deberá desarrollar con mayor detalle las propuestas declaradas admisibles, en los términos que define el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación, y entregar la documentación respectiva en un plazo máximo de cuatro (4) semanas luego del inicio de la etapa de Planificación Táctica. Todos los documentos serán publicados en el sitio web del DTPM.

Luego de este periodo de desarrollo de las propuestas de cambio, el Ministerio analizará los antecedentes recibidos y podrá: (a) emitir observaciones, (b) requerir aclaraciones, y/o (c) solicitar antecedentes adicionales que se consideren necesarios para complementar la información presentada inicialmente por el Concesionario.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

En caso de que el Ministerio hubiere presentado observaciones, solicitado aclaraciones o antecedentes adicionales al Concesionario, este deberá responder o presentar las aclaraciones y/o los antecedentes adicionales en los términos y plazos establecidos en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación. Si el Concesionario no respondiese o no presentase los nuevos antecedentes en el plazo indicado en el instructivo respectivo, este hecho dará lugar a las sanciones establecidas en el Apéndice N°7 del presente contrato. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá definir si continuar o no con la evaluación de la propuesta de cambio, pudiendo incorporar las observaciones emitidas en caso de que se estime pertinente, las que se entenderán aceptadas por el Concesionario.

Asimismo, el Concesionario podrá emitir observaciones a las propuestas de cambio del Ministerio. Para ello, el Concesionario deberá enviar un oficio al Administrador de Contrato indicando sus observaciones y las razones fundadas de estas. Las observaciones podrán ser presentadas a más tardar siete (7) semanas previo al inicio de la siguiente etapa.

Respecto a los ajustes o modificaciones al PO incorporados por el Ministerio que hayan sido observados por los Concesionarios, éstos podrán ser incluidos en el Programa de Operación y deberán ser ejecutados por el Concesionario, siempre y cuando éstos sean en beneficio de los usuarios y puedan ser operados según tamaño de flota de la empresa.

El Ministerio podrá rechazar los cambios a los servicios propuestos por el Concesionario en función de los criterios detallados en el apartado E.3. u otra razón fundada que sustente dicha postura. Del mismo modo, el Ministerio podrá rechazar las propuestas cuyos documentos presentados no cumplan con el formato o no contengan la información descrita en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación, o que no hayan sido complementadas por el Concesionario.

No se dará curso a cambios y/o eliminación de servicios que fueren rechazados conforme a lo dispuesto en este literal y, en consecuencia, estos servicios mantendrán las condiciones contempladas en el Programa de Operación vigente. Del mismo modo, no procederá la implementación de nuevos servicios cuando dicho cambio fuere rechazado de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo precedente.

Previo al inicio de la siguiente etapa, el Ministerio publicará en el sitio web del DTPM las propuestas aceptadas, los trazados y Oferta de Transporte base para realizar la programación de transporte.

F.1.4 Programación de Transporte

Esta etapa está orientada a realizar la programación de transporte para establecer la Tabla de Horarios, definida en el apartado B.5, y todos los documentos que conforman el PO que deberá ejecutar el Concesionario para el próximo periodo. Esta etapa deberá comenzar en un plazo no inferior a dieciséis (16) semanas antes de la entrada en vigencia del nuevo PO.

Tras la publicación de las propuestas aceptadas en la etapa de planificación táctica, el Concesionario deberá desarrollar la programación de transporte, proceso a través del cual se elabora la Tabla de Horarios, considerando las metodologías establecidas en el apartado M del presente apéndice para determinar las variables que inciden en su confección, y entregar la propuesta de Tabla de Horarios y toda la documentación pertinente que la respalde, en los términos que defina el Instructivo de Programación de Transporte al que hace referencia el apartado M.3, en un plazo máximo de tres (3) semanas luego del inicio de esta etapa.

Luego de este periodo de desarrollo de la programación de transporte, el Ministerio analizará los antecedentes recibidos, revisará y validará los datos, y el cumplimiento de las metodologías establecidas en la elaboración de la Tabla de Horarios y podrá: (a) emitir observaciones, (b) requerir aclaraciones, y/o (c) solicitar antecedentes adicionales que se consideren necesarios para complementar la información presentada inicialmente por el Concesionario. Este proceso podrá requerir de varias iteraciones de revisión y desarrollo de programaciones y ajustes menores de oferta.

El Concesionario dispondrá de un plazo razonable, que será informado en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación, a partir de la fecha de recepción de la solicitud para analizar los ajustes realizados por el Ministerio y pronunciarse por escrito, ya sea para aceptarlos o realizar observaciones fundadas. Ya sea que acepte los ajustes o emita observaciones, el Concesionario deberá confeccionar los documentos restantes que permitan configurar íntegramente el Programa de Operación, en el mismo plazo.

En caso de existir observaciones por parte del Concesionario, éstas se revisarán en conjunto con el Ministerio. De no llegar a acuerdo entre las partes, el Ministerio podrá exigir la ejecución del PO en los términos requeridos siempre que exista factibilidad operacional, considerando el tamaño de flota del Concesionario.

El proceso terminará con la sanción y publicación, por parte del Ministerio, de la Tabla de Horarios y todos los documentos que componen los Programas de Operación definitivos que regirán para el período siguiente en el sitio web del DTPM.

F.1.5 Preparación para la Implementación

Esta etapa estará enfocada en la entrega de información al usuario y la publicación del Programa de Operación. La preparación para la difusión de las modificaciones del PO hacia el usuario deberá comenzar en un plazo no inferior a cuatro (4) semanas antes del inicio de la vigencia del nuevo PO.

El Concesionario deberá colaborar en la difusión y hacer entrega de un Plan de Campaña Informativa descrito en el apartado C.1.4 de este documento, con el objeto de informar a los usuarios de los nuevos servicios y/o modificaciones a los servicios, de acuerdo con las instrucciones que al efecto le imparta el Administrador del Contrato.

Adicionalmente deberá presentar el Plan de Implementación de los servicios de conformidad a lo establecido en el apartado C.1.5.

F.2 Determinación de la Flota

De acuerdo con lo indicado en el Apéndice N°4 del contrato, la flota del Concesionario estará conformada por cuatro (4) componentes: Flota Operativa Base, Flota de Reserva, Flota de Soporte y Flota Auxiliar.

El Programa de Operación Base (POB), de acuerdo con lo indicado en el apartado C.4, deberá construirse considerando la utilización de la Flota Operativa Base a que se refiere el Apéndice N°4. En al menos un periodo de un día laboral, según lo especificado en el apartado C.2, el POB deberá utilizar la totalidad de la Flota Operativa Base, de conformidad a lo establecido en el apartado M.3. En casos excepcionales, el Ministerio podrá por razón fundada autorizar el uso de flota de soporte en la construcción del POB.

Para operar los servicios comprendidos en el Programa de Operación Especial (POE), servicios de apoyo, inyecciones no programadas y planes de contingencia, a los que refiere el apartado H, el Concesionario podrá emplear buses de la Flota Operativa Base y/o de Reserva. Además, previa autorización del Ministerio podrá hacer uso de la Flota de Soporte y/o Flota Auxiliar, de acuerdo con lo dispuesto en el Apéndice N°4 del contrato de concesión.

Para lo anterior, y con el objeto de dimensionar apropiadamente los requerimientos de flota para dar cumplimiento al Programa de Operación, el Concesionario deberá cumplir y respetar la metodología de ajuste de flota y tiempos de desplazamiento y velocidades, según lo dispuesto en los apartados M.3 y M.4.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

F.3 Seriedad de las Propuestas de cambios al PO y Responsabilidad

La elaboración y presentación de las propuestas de cambios al PO deben estar fundadas en la calidad del servicio al usuario y que sean factibles de ejecutar operacionalmente, para lo cual se hace exigible que esta presentación esté basada en una programación detallada de la operación (tales como trazados, paradas, Tabla de Horarios, entre otros), según formato y forma indicada por el Ministerio en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación al que refiere el apartado C.1.

F.4 Observaciones de Otros Operadores de Transporte

De acuerdo con lo indicado en este apartado F, el resultado de cada etapa del proceso de elaboración del PO será publicado periódicamente en el sitio web del DTPM, con el fin de informar y recoger observaciones de los demás Operadores de Transporte del Sistema. Los procedimientos para la presentación de observaciones a propuestas elaboradas por otros Operadores de Transporte se describen en el apartado L del presente apéndice.

F.5 Rectificación de los Documentos que Integran el PO

El Ministerio podrá, de oficio o a solicitud del Concesionario, realizar rectificaciones a los contenidos de los documentos que conforman el Programa de Operación y que se encuentran detallados en el Instructivo de elaboración del Programa de Operación al que hace referencia el apartado C.1, previo a la implementación del PO. Para estos efectos, se considerarán como rectificaciones todas aquellas enmiendas que corrijan errores de copia, de referencia o de cálculo numérico que aparezcan de manifiesto en los referidos documentos.

G. AJUSTES AL PO VIGENTE POR DÍAS O PERIODOS OCASIONALES

Existen épocas, fechas o festividades en que el comportamiento normal de la demanda de transporte público se ve alterado, pero es posible anticipar los cambios y confeccionar un Programa de Operación ajustado con el fin de brindar un mejor servicio a los usuarios. Para esto, se podrán establecer días o periodos ocasionales y realizar modificaciones a los servicios del PO vigente, las que operarán solo en estos periodos.

Entre estos acontecimientos se encuentran, por ejemplo:

- Semana Santa,
- Fiestas Patrias,
- Navidad y Año nuevo,
- Días con probable desorden público (29 de marzo, 1 de mayo, 11 de septiembre, entre otros), y
- Otros.

Los cambios en la operación debido a estos acontecimientos se considerarán parte integrante de los Programas de Operaciones, y su planificación deberá basarse en información histórica de la demanda, si ésta estuviese disponible, con el fin de ajustar apropiadamente la oferta a las características específicas de dichos días, estableciendo un PO que incorpore los ajustes. Los contenidos a ajustar en el PO, así como el procedimiento para realizar dicho ajuste, se detallan en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación al que hace referencia el apartado C.1. Cuando se implementen cambios para estos días o periodos ocasionales, los indicadores de calidad de servicios a los que refiere el Apéndice N°6 del presente contrato serán medidos en base al cumplimiento de esta oferta ajustada.

Cabe destacar que el ajuste de la Oferta de Transporte para los días o periodos ocasionales no se considerará dentro de los límites establecidos en el apartado K del presente apéndice.

G.1 Periodo Estival

El período estival comprende los meses de enero y febrero. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá variar las fechas de inicio y término de la Temporada Estival por razones fundadas, lo que será definido en el proceso de presentación y aprobación del Programa de Operación correspondiente, conforme a lo indicado en el Instructivo de elaboración del Programa de Operación al que hace referencia el apartado C.1.

En la temporada estival se podrá reducir la Oferta de Transporte, sobre la base de información de demanda histórica que se encuentre disponible, y en función del porcentaje de reducción de ésta respecto a la demanda normal. Sin embargo, se deberá considerar que la frecuencia de operación de cada servicio deberá satisfacer la demanda de transporte para estas temporadas.

Asimismo, el PO deberá distinguir para la temporada estival al menos dos sub-temporadas que recojan posibles variaciones en la demanda de los servicios de transporte, que ameritarán la generación de al menos dos sub-programas distintos que consideren este hecho.

H. SERVICIOS ADICIONALES AL PO VIGENTE

Se podrán adicionar servicios al PO vigente de forma programada o transitoria, las que pasarán a ser parte del PO, una vez autorizadas por el MTT, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°10. Las expediciones asociadas a estos servicios no serán contabilizadas en los indicadores de espera (IE) y puntualidad (IP) detallados en el Apéndice N°6 del presente contrato. No obstante, se verificará la validez de las expediciones realizadas y el cumplimiento de la frecuencia y plazas solicitada en los correspondientes periodos de operación, la que no afectará el indicador ICFP de los kilómetros programados del PO normal, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 5 del contrato de concesión. Sin perjuicio de lo anterior, las salidas adicionales o inyecciones de buses a servicios deficitarios indicadas en el apartado H.3 siguiente, en concordancia con lo establecido en los apartados D.2.4.1 y D.3.1 del Apéndice N°6 y lo dispuesto en el Apéndice N°10 serán consideradas para el cálculo de los referidos indicadores.

En caso de que los servicios con expediciones adicionales deban utilizar zonas pagas asignadas a servicios de otros Operadores de Buses, el Ministerio dispondrá el pago al Concesionario de conformidad con la Metodología a que se refiere el apartado M.2.

H.1 Programas de Operación Especial

Un Programa de Operación Especial (POE) se origina por cambios transitorios en la Oferta de Transporte y/o la demanda, que se susciten por causas coyunturales que afecten la movilidad de una zona de la ciudad, como las salidas de los estadios tras partidos de fútbol de alta convocatoria, conciertos, y eventos de alta concurrencia, entre otros.

El Ministerio, a través del Administrador del Contrato, podrá solicitar al Concesionario la prestación de nuevos servicios (en adelante "Servicios Especiales") o reforzar servicios existentes. Asimismo, el Concesionario podrá proponer y/o reforzar servicios para atender requerimientos conocidos y recurrentes. Estos requerimientos serán de carácter transitorio y podrán ser solicitados incluso durante el mismo día en que ocurren los hechos que los justifiquen. Los contenidos del POE, así como el procedimiento para su elaboración, se detallan en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación al que hace referencia el apartado C.1.

DIRECCION DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

Los POE se podrán adicionar al Programa de Operación Normal o, indistintamente, en los Programas de Operación de días o periodos ocasionales. Los kilómetros asociados a las expediciones de los POE serán considerados kilómetros comerciales, con la excepción de aquellos correspondientes a retornos no comerciales o trayectos de posicionamiento. Los kilómetros comerciales del POE tendrán derecho a un pago diferente al de los kilómetros comerciales del PO normal, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 5 del contrato de concesión.

H.2 Servicios de apoyo

En caso de que un Operador no pueda realizar los servicios de transporte, o presente una afectación relevante en los indicadores de calidad del contrato, o tenga lugar alguna eventualidad que implique la necesidad de un aumento en la oferta de algún servicio, el Ministerio, podrá exigir al Concesionario reforzar servicios existentes de otros Operadores de Buses, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°10 del contrato de concesión. Los kilómetros comerciales de servicios de apoyo tendrán derecho a un pago diferente al de los kilómetros comerciales del PO Normal, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 5 del contrato de concesión.

H.3 Salidas Adicionales o Inyecciones de Buses a Servicios Deficitarios

Sin perjuicio de las salidas extraordinarias o inyecciones programadas que deben ser planificadas, y en el contexto de contingencias propias de la operación diaria de los servicios, el Ministerio, podrá exigir al Concesionario salidas adicionales o inyecciones no programadas para reforzar servicios contemplados en el Programa de Operación vigente, con el objetivo de restablecer o recuperar los niveles de operación previstos en el PO, de conformidad con lo establecido en el Apéndice N°10 del contrato de concesión.

H.4 Planes de contingencia

Con el fin de responder de manera efectiva ante eventos de alto impacto en el transporte de las personas, el Concesionario, en conjunto con el Ministerio, deberá elaborar planes de contingencia que indiquen cómo operar ante este tipo de imprevistos. Estos planes de contingencia podrán requerir el refuerzo de servicios, la solicitud servicios de apoyo, o el ajuste de la Oferta de Transporte establecida en el PO, en los términos establecidos en el Apéndice N°10 del contrato de concesión.

I. MODIFICACIONES AL PO VIGENTE

Adicionalmente a la elaboración del PO Normal descrito en el apartado F, el Ministerio y el Concesionario podrán proponer modificaciones al PO vigente, por razones de interés público, bien común, y/o con el fin de asegurar la continuidad de los servicios de transporte público. Las propuestas de modificación del Concesionario se deberán ajustar a los términos y condiciones que se definan en este apéndice.

I.1 Modificaciones a Solicitud del Concesionario

En cualquier momento durante la vigencia del PO respectivo, el Concesionario podrá proponer cambios parciales al Programa de Operación vigente.

I.1.1 Requisitos de la solicitud

Las modificaciones al PO vigente deberán ser solicitadas por escrito al Ministerio, adjuntando a la solicitud los documentos detallados en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación al que hace referencia el apartado C.1.

I.1.2 Admisibilidad formal de la solicitud

Si la solicitud presentada incluye todos los antecedentes requeridos, según se describe en el acápite anterior, será admitida a trámite. Esto se comunicará mediante una publicación en el sitio web del DTPM, a más tardar cinco (5) días hábiles desde la recepción de la solicitud.

Si, por el contrario, en la solicitud de modificación de PO se hubiese omitido o entregado en forma parcial alguno de los antecedentes, esto se indicará como observación en la publicación en el sitio web del DTPM, a más tardar cinco días hábiles luego de la recepción de la solicitud. El Concesionario tendrá cinco (5) días hábiles a partir de la fecha de publicación mencionada para subsanar, aclarar y/o complementar los antecedentes. De no hacerlo en dicho plazo, se entenderá que ha desistido de su presentación, mientras que la solicitud será aceptada a trámite si cumple con las condiciones establecidas en el párrafo precedente.

I.1.3 Evaluación y aceptación de las solicitudes

Las solicitudes que hayan sido aceptadas a trámite serán analizadas desde el punto de vista técnico, operacional, financiero y social, teniendo en consideración los estándares de calidad de servicio, y los principios y criterios de evaluación que se definen en el apartado E de este apéndice.

La solicitud de modificación podrá ser aceptada, de forma total o parcial, o bien rechazada. La decisión que al efecto adopte el Ministerio deberá notificarse al Concesionario, sin perjuicio de la inclusión de dichos datos en la publicación que se realice en el sitio web del DTPM.

La aceptación parcial procederá solo cuando la naturaleza de la solicitud permita un adecuado fraccionamiento o aplicación parcial de la modificación. El Concesionario podrá desistirse de la modificación si la referida aceptación parcial le produjere perjuicio, lo que deberá manifestar en el plazo de cinco (5) días hábiles desde que se le notifique de la aceptación parcial.

I.2 Modificaciones a Solicitud del Ministerio

El Ministerio podrá, de oficio o a petición de terceros, solicitar al Concesionario una modificación del PO vigente por razones de interés público, bien común, y/o para asegurar la continuidad de los servicios de transporte público.

El Ministerio, a través del Administrador del Contrato, notificará al Concesionario de la solicitud de modificaciones al PO, y dispondrá su publicación en el sitio web del DTPM dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha de la notificación respectiva.

Las solicitudes de modificaciones al PO que realice el Ministerio al Concesionario serán respaldadas por los documentos detallados en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación al que hace referencia el apartado C.1, además de acompañar un calendario preliminar de implementación.

El Concesionario dispondrá de cinco (5) días hábiles a partir de la fecha de recepción de la solicitud para analizarla y pronunciarse por escrito, ya sea para aceptarla o realizar observaciones por razones fundadas.

En caso de existir observaciones por parte del Concesionario, éstas se revisarán en conjunto con el Ministerio. De no llegar a acuerdo entre las partes, el Ministerio podrá exigir la ejecución de la modificación del PO o solicitarla a otro Concesionario.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

I.3 Modificaciones Transitorias

I.3.1 Modificación por causa sobreviniente

El Ministerio podrá implementar cambios en el PO ante causas sobrevinientes, lo que puede implicar ajustes de trazados, desvíos o gestión de los servicios por el período que se prolonguen las alteraciones en la vialidad. Estos ajustes no se someterán al procedimiento descrito en el apartado I. Los procedimientos para la gestión de estas modificaciones se establecen en el Apéndice N°10 del contrato.

I.4 Implementación de las Modificaciones

El Ministerio, a través del Administrador del Contrato, informará al Concesionario la fecha de implementación de la(s) modificación(es) aceptadas. En la determinación de la fecha de implementación se deberá considerar la urgencia de la medida, la factibilidad del Concesionario para llevarla a cabo, los requerimientos de instalación de algún tipo de señal o infraestructura en las paradas, la necesidad de realizar campañas previas de información a los usuarios, entre otros aspectos.

I.5 Recepción de Observaciones

El estado de avance de las solicitudes de modificación a los Programas de Operación será publicado periódicamente en el sitio web del DTPM, con el fin de informar y recoger observaciones de los integrantes del Sistema. El procedimiento de presentación de observaciones que podrán realizar los integrantes del Sistema se describe en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación al que hace referencia el apartado C.1.

I.6 Rectificación de los Documentos que Integran el PO Vigente

El Ministerio podrá, de oficio o a solicitud del Concesionario, realizar rectificaciones a los contenidos de los documentos que conforman el Programa de Operación, y que se encuentran detallados en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación al que hace referencia el apartado C.1, previo a la implementación del PO. Para estos efectos, se considerarán como rectificaciones todas aquellas enmiendas que corrijan errores de copia, de referencia o de cálculo numérico, que aparezcan de manifiesto en los referidos Documentos.

I.7 Otras Consideraciones

Las modificaciones al PO efectuadas conforme a lo dispuesto en este apéndice se aplicarán a contar de la fecha que al efecto informe por escrito el Ministerio, a través del Administrador del Contrato.

El Ministerio podrá enviar las solicitudes de modificación de los Programas de Operación a consulta a otros organismos con competencias en el ámbito de las modificaciones propuestas, tales como Municipalidades, Serviu, Intendencia u otros.

J. INCORPORACIÓN DE NUEVOS SERVICIOS AL PO VIGENTE

Para asegurar la adecuada cobertura de los servicios de transporte público, el Ministerio podrá convocar a una subasta para otorgar la prestación de:

(i) Uno o más nuevos servicios que impliquen la incorporación de buses adicionales a la flota del Concesionario.

(ii) Uno o más servicios de otro Operador de Buses del Sistema que deba ser reasignado de acuerdo con lo establecido en el apartado D del Apéndice N°7.

Los kilómetros asociados a estos servicios no se considerarán en el cálculo de los límites de modificación del PO contenidos en la ficha técnica del contrato de concesión.

La subasta se efectuará conforme al proceso regulado en este apartado.

Sin perjuicio de lo anterior, durante la elaboración y desarrollo del proceso de subasta, por razones de interés público y de continuidad de los servicios, el Ministerio podrá asignar a un Operador de Buses específico la prestación de los servicios pertinentes.

J.1 Obligación de participación

Todos los Operadores de Buses, excluidos aquellos que operen en el marco de las Condiciones de Operación según lo definido en el Apéndice 1- condiciones de operación que establecen un derecho de uso preferente sobre las vías- tendrán el derecho y el deber de participar en la subasta.

Con todo, no podrán participar de la subasta aquellos Operadores de Buses que hubieren sido sancionados de conformidad a lo dispuesto en el apartado D del Apéndice N°7 del presente contrato de concesión, en los últimos doce (12) meses contados desde la fecha del llamado a subasta, a que se refiere el apartado siguiente.

Los Operadores de Buses que operen en el marco de los Contratos 2011, podrán participar en la subasta en el evento que ajusten, a través de la correspondiente modificación contractual, las condiciones de uso de vías e incorporen el mecanismo de subasta en las mismas condiciones reguladas en el presente contrato.

J.2 Llamado

El Ministerio directamente o a través del DTPM, informará por escrito a todos los Operadores de Buses del área regulada el llamado o convocatoria al proceso de subasta de uno o más servicios, e instruirá la participación de todos aquellos que, conforme a lo dispuesto en la sección anterior, deben presentarse en el proceso. El llamado o convocatoria al proceso de subasta se notificará a todos los Operadores de Buses mediante una publicación en el sitio web del DTPM, y para todos los efectos, la fecha del llamado corresponderá a la fecha de publicación del mismo.

Adicionalmente, y en el mismo acto, el MTT enviará toda la información relevante del servicio o servicios a subastar, en especial, el trazado y los kilómetros, Oferta de Transporte, tipología y tecnología de bus a operar, la Cuota de Flota sobre la cual deberá estructurarse la propuesta (si corresponde a un nuevo servicio), zonas pagas obligatorias, terminales a utilizar y el plazo o extensión de los servicios.

Adicionalmente, el MTT determinará los plazos y el procedimiento para la presentación para su evaluación y adjudicación de las ofertas. Los plazos y el procedimiento serán determinados prudencialmente por el Ministerio, en función de la cantidad de servicios a subastar, las características de dichos servicios, el número de participantes, entre otros, pero en ningún caso podrá establecer plazos inferiores a 10 días hábiles.

El Ministerio se reserva el derecho a establecer valores máximos y mínimos para las principales variables de la subasta, como precios, número de buses (cuando corresponda), entre otras.

DIRECCION DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

J.3 Vigencia de los servicios a subastar

Los servicios que, en el marco de una subasta, se entreguen a un Operador de Buses, se entenderán entregados desde la fecha establecida en el plan de implementación acordado con el Ministerio, al que se refiere el apartado J.8 de este instrumento, y hasta el término de la vigencia del contrato de concesión del Operador de Buses que reciba el servicio, o hasta la fecha anterior que defina el MTT al momento del llamado a subasta.

J.4 Ofertas

Cada Operador de Buses podrá presentar sólo una oferta por cada servicio a subastar, la que deberá entregarse en un sobre cerrado, en el lugar y fecha informado por el Ministerio en el llamado a subasta. El incumplimiento en la presentación de ofertas dará lugar a sanciones, de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°7.

J.5 Evaluación de las ofertas

La evaluación de las ofertas considerará una nota técnica y una nota económica, las que darán lugar a una nota final. El servicio será adjudicado al Operador de Buses que obtenga la mayor nota final resultante, de acuerdo con los procedimientos señalados a continuación.

La nota técnica se calculará sobre la base del desempeño de los Operadores de Buses con respecto a los indicadores de calidad de servicio y al índice de cumplimiento de frecuencia y plazas.

Por otro lado, la nota económica dependerá de la oferta de cada Operador de Buses en relación con el precio por kilómetro recorrido, al número de buses necesarios para realizar el servicio (cuando corresponda) y al valor de los terminales necesarios para la operación de los servicios (cuando corresponda).

J.5.1 Nota Técnica

La nota técnica se calculará sobre la base de los indicadores de espera (IE) y puntualidad (IP), indicador de calidad de atención (ICA) y al índice de cumplimiento de frecuencia y plazas (ICFP), de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°6 y en la cláusula 5 del contrato de concesión.

En el evento de que alguno de los Operadores de Buses no dispusiere de los indicadores utilizados en la nota técnica, el Ministerio definirá criterios técnicos objetivos que empleará para la subasta, los que serán informados al momento del llamado a subasta.

Para asignar una nota, se calculará un puntaje para cada indicador mencionado precedentemente, considerando el promedio simple de los resultados mensuales de dichos indicadores en los últimos 6 meses previos a la publicación de la subasta. Se calculará la nota de cada indicador o índice I de acuerdo con lo siguiente:

100 puntos si:

$$I \geq Y1_i$$

70 puntos si:

$$\frac{(Y1_i + Y2_i) \cdot 2}{3} \leq I < Y1_i$$

40 puntos si:

$$\frac{(Y1_i + Y2_i)}{3} \leq I < \frac{(Y1_i + Y2_i) \cdot 2}{3}$$

10 puntos si:

$$Y2_i \leq I < \frac{(Y1_i + Y2_i)}{3}$$

Descalificado si:

$$I < Y2_i$$

Se utilizarán los siguientes valores para los factores $Y1_i$ e $Y2_i$ para cada indicador o índice *i*:

Factor	Indicador o índice			
	IE	IP	ICA	ICFP
Y1	X_{IE2}^{max}	X_{IP2}^{max}	X_{ICA2}^{max}	X_{ICFP2}
Y2	X_{IE1}	X_{IP1}	X_{ICA1}	X_{ICFP1}

Los puntajes obtenidos por cada indicador o índice darán paso a la nota técnica de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$NT_i = ((PIE_i + PIP_i)/2 + PICA_i + PICFP_i)/3$$

Donde,

NT_i : Nota técnica del Operador de Buses "i".

PIE_i : Puntaje obtenido en el indicador IE, en base al promedio simple de los resultados obtenidos en los últimos 6 meses por el Operador de Buses "i".

PIP_i : Puntaje obtenido en el indicador IP, en base al promedio simple de los resultados obtenidos en los últimos 6 meses por el Operador de Buses "i".

$PICA_i$: Puntaje obtenido en el indicador ICA, en base al promedio simple de los resultados obtenidos en los últimos 6 meses por el Operador de Buses "i".

$PICFP_i$: Puntaje obtenido en el indicador ICFP, en base al promedio simple de los resultados obtenidos en los últimos 6 meses por el Operador de Buses "i".

J.5.2 Nota Económica

La nota económica se calculará sobre la base de las características de los servicios subastados, en términos de precio por kilómetro, cantidad de buses necesarios para la prestación de los servicios y un precio por los terminales requeridos.

De esta forma, el Operador de Buses proponente indicará en su oferta los siguientes valores:

(i) Precio por kilómetro.
(ii) Número de buses a utilizar para la prestación del servicio (considerando flota operativa y reserva).
   a. Esta variable solo se podrá ofertar en el caso de nuevos servicios, pero no se ofertará en el caso de reasignación de uno o más servicios de otro Operador de Buses del Sistema, de acuerdo con lo establecido en el apartado D del Apéndice N°7.
(iii) Cuota de terminales, si corresponde.

La evaluación de las ofertas se realiza en base a la siguiente fórmula:

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

$$OE_i = \sum_k \left(PK_{i,k} \cdot \sum_b kmp_b \right) + \sum_b CF_b \cdot NB_{i,b} + CT_i$$

Donde,

OE_i : Valor de la Oferta Económica del Operador de Buses *i*.

$PK_{i,k}$: Precio por kilómetro para la prestación de los servicios a subastar del Operador de Buses *i* para los buses de tecnología de propulsión *k*.

kmp_b : Kilómetros programados de los servicios a subastar para los buses de tipo *b*, considerando para su cálculo un mes tipo con 22 días laborales (distribuidos de forma proporcional en caso de existir más de un día laboral), 4 sábados y 4 domingos.

CF_b : Valor mensual de la cuota de flota del bus tipo *b* utilizado en el o los servicios a subastar.

$NB_{i,b}$: Número de Buses de tipo *b* ofertados para la prestación de los servicios a subastar ofertado por el Operador de Buses *i*.

CT_i : Cuota mensual de terminales adicionales ofertado por el Operador de Buses *i*.

Para el cálculo del puntaje económico se utiliza la siguiente fórmula:

$$NE_i = 100 \times \left(1 - \left(\frac{OE_i - Min\{OE\}}{Max\{OE\}} \right) \right)$$

Donde,

NE_i : Nota Económica del Operador de Buses *i*.

OE_i : Valor de la Oferta Económica del Operador de Buses *i*.

$Min\{OE\}$: Menor valor de oferta económica presentada para el o los servicios a subastar.

$Max\{OE\}$: Mayor valor de oferta económica presentada para el o los servicios a subastar.

En caso de que la autoridad decida proveer el espacio de terminal necesario para la operación del nuevo servicio, el proceso se realizará sin considerar la variable CT en la oferta económica.

J.5.3 Nota Final

Finalmente, la nota final se calcula mediante una ponderación de la Nota Técnica y la Nota Económica de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$NF_i = 0{,}875 \cdot NE_i + 0{,}125 \cdot NT_i$$

J.6 Facultad de desestimar ofertas o declarar desierto el proceso de subasta

El Ministerio podrá desestimar las ofertas, y declarar desierta la subasta, sin derecho a indemnización alguna para los Operadores de Buses que hubieren participado, por razones de interés público, cambios en las circunstancias consideradas al momento de realizar la solicitud o por su deber de garantizar la continuidad, permanencia y seguridad de los servicios de transporte.

No obstante, en caso de persistir el interés del MTT para la prestación del nuevo servicio, podrá llamar a un nuevo concurso o asignar el servicio al Operador de Buses cuyos servicios vigentes utilicen la mayor cantidad de paraderos por los que pasa el trazado del nuevo servicio, manteniendo las condiciones del contrato del Operador de Buses que recibe los servicios, sin derecho a compensación adicional alguna al Operador de Buses asignado. En caso de empate en el número de paraderos, se asignará al de menor precio por kilómetro según el tipo de bus establecido en el concurso. De persistir el empate, la asignación se efectuará en favor del Operador de Buses que resulte ganador de un sorteo manual que celebre el Ministerio.

J.7 Adjudicación y ajuste económico

Los servicios se adjudicarán al Operador de Buses que obtenga la mayor nota final.

Para efectos del pago al Operador de Buses, y solo en el evento de haberse adjudicado uno o más servicios, se realizará un ajuste en el precio por kilómetro de acuerdo con la siguiente formulación:

$$PK_{k,T} = \frac{PK_{k,0} \cdot \sum_b kmp_{b,T(x=1)} + \sum_x (PK_{k,x} \cdot \sum_b kms_{b,x})}{\sum_b kmp_{b,T(x=1)} + \sum_x (\sum_b kms_{b,x})}, \qquad \forall\ b\ con\ propulsión\ k$$

Donde,

$PK_{k,T}$: Precio por kilómetro, para los buses de propulsión k en el mes T a utilizar para el pago al Operador de Buses de acuerdo con lo establecido en la cláusula 5 del presente contrato.

$PK_{k,0}$: Precio por kilómetro para los buses de propulsión k establecido en la ficha técnica.

$kmp_{b,T(x=1)}$: Kilómetros comerciales programados para todos los buses b de propulsión k definidos en el PO vigente, de acuerdo con lo indicado en el Apéndice N°3 del presente contrato de concesión para el mes $T(x=1)$, correspondiente al mes de publicación de la primera subasta, considerando para su cálculo un mes tipo con 22 días laborales, 4 sábados y 4 domingos.

$PK_{k,x}$: Precio por kilómetro para los buses de propulsión k correspondiente a los servicios subastados, ofertado por el Operador de Buses en la subasta x considerando para su cálculo un mes tipo con 22 días laborales, 4 sábados y 4 domingos.

$kms_{b,x}$: Kilómetros comerciales programados de los servicios a subastar para todos los buses tipo b de propulsión k en la subasta x, considerando para su cálculo un mes tipo con 22 días laborales, 4 sábados y 4 domingos.

Los valores de los kilómetros utilizados en cada subasta serán registrados y utilizados para los cálculos mensuales. En caso de que termine la vigencia de uno o varios servicios subastados en la subasta x, entonces el valor de $kms_{b,x}$ será cero (0) kilómetros para dicho(s) servicios(s). Para el pago de las liquidaciones del último mes de prestación de los servicios subastados se realizará un prorrateo del PK de acuerdo con la cantidad de kilómetros recorridos en los días en que se operaron los servicios subastados y los días en que se operó el PO sin estos.

El ajuste comenzará a regir en la liquidación siguiente al inicio de la prestación los servicios subastados y tendrá una vigencia equivalente al periodo de prestación de dichos servicios, de conformidad a lo establecido en el apartado J.3. En el primer pago desde el comienzo de la prestación de los servicios subastados se realizará un prorrateo del PK de acuerdo con la cantidad de kilómetros recorridos en los días en que se operaron los nuevos servicios en adición al PO vigente y los días en que se operó el PO vigente previo al inicio de la prestación de estos.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

J.8 Ajustes al PO para el inicio o término de la prestación de servicios subastados

Concluido el proceso de subasta o en el caso del término de la prestación de un servicio subastado, deberá ajustarse el Programa de Operación del Operador de Buses que se hubiere adjudicado la prestación de los servicios. Adicionalmente, se deberán ajustar los porcentajes de kilómetros a los que hace referencia el apartado C.1.2 de forma proporcional a los kilómetros de los servicios subastados y el PO vigente previo al inicio del proceso de subasta. Los kilómetros asociados a servicios subastados no serán contabilizados para efectos del cálculo de los límites de modificación del PO descritos en el apartado K.

El Operador de Buses adjudicado, en conjunto con el Ministerio, deberá desarrollar un plan de transición que vele por la calidad y continuidad de los servicios, ya sea para la implementación de los servicios subastados o el traspaso de servicios a un nuevo Operador de Buses producto del término de la vigencia de un servicio subastado. Para ello se establecerá un procedimiento de inicio de la operación o de traspaso, en caso de que sea necesario, resguardando siempre el impacto en la calidad del servicio.

Previo al inicio de los servicios, el Concesionario deberá recibir los buses asociados a los respectivos servicios siguiendo los procedimientos establecidos en el Apéndice N°4 del contrato de concesión.

K. LÍMITES DE MODIFICACIÓN A LOS PROGRAMAS DE OPERACIÓN

Con el fin de lograr los objetivos de calidad y eficiencia del Sistema, el total de kilómetros comerciales programados del PO Inicial al que refiere el apartado N podrá variar, esto es, aumentar o reducirse. No obstante, los kilómetros comerciales programados podrán reducirse en hasta $\Delta PO1$ kilómetros respecto de un mes tipo del PO referencial de las bases de licitación.

Para los años posteriores, el total de kilómetros comerciales programados del PO Normal también podrá variar, pero solo podrá reducirse en un valor de hasta $\Delta PO2$ kilómetros respecto al total de kilómetros comerciales definidos para un mes tipo del último PO Normal del año anterior.

La máxima reducción de los kilómetros comerciales programados durante todo el período de concesión no superará $\Delta PO3$ kilómetros respecto del PO Inicial, ya sea que afecte sólo a un servicio o varios de ellos. Esta regla podrá aplicarse en la medida que sea factible la ejecución del PO con la flota operativa base para el periodo respectivo.

En caso de extensión del contrato de concesión, de acuerdo con lo establecido en las cláusulas 1.8.2.1 y 1.8.2.2, el límite de modificación $\Delta PO3$ aumentará de manera proporcional al periodo de extensión.

El valor de, $\Delta PO1$, $\Delta PO2$ y $\Delta PO3$ y de los kilómetros comerciales definidos para un mes tipo del PO referencial están establecido en la ficha técnica.

L. OBSERVACIONES A LAS MODIFICACIONES DEL PO

Como se mencionó anteriormente, todas las propuestas y solicitudes de modificación del PO que hubieren sido admitidas a tramitación, y sus antecedentes de respaldo, serán publicados en el sitio web del DTPM, con el fin de ponerlas en conocimiento de los demás Operadores de Buses, de Metro, Tren Central u otros Operadores de Transporte u organismos que pudieren considerarse afectados por ellos y recoger sus observaciones.

Cualquier Operador de Transporte del Sistema que estime que una solicitud de modificación de servicio admitida a tramitación le pudiera afectar más allá de los márgenes contemplados en los correspondientes contratos o convenios, podrá formular por escrito sus observaciones o

reclamos ante el Ministerio, dentro del plazo de dos (2) semanas contado desde la publicación, con el detalle de las propuestas admisibles a las que hace referencia el apartado F.1 en caso de ser una propuesta de PO.

Con la finalidad de respaldar las observaciones formuladas, se deberá fundamentar técnicamente los motivos de las observaciones. Los antecedentes técnicos que se acompañen deberán ser entregados en medios digitales. Si la observación no cumpliere con la referida exigencia, no será considerada.

Transcurrido el plazo de dos (2) semanas señalado precedentemente sin haberse recibido observaciones, el Ministerio podrá adoptar la decisión de implementar o no el PO y/o la modificación solicitada, sin instancias posteriores de observaciones.

En caso de haber observaciones, estas serán analizadas en su mérito, y el Ministerio notificará la decisión definitiva sobre la modificación a través de su publicación en el sitio web del DTPM, pudiendo acoger las observaciones en su totalidad, en forma parcial o ser desestimadas por razones fundadas.

Los plazos para resolver diferencias, señalados en este apartado, no estarán condicionados a las etapas de presentación y aprobación de los Programas de Operación detallados en el apartado F.1 de este apéndice, ni afectarán los plazos asociados a dicho proceso.

M. ASPECTOS METODOLÓGICOS

M.1 Contenido de Informes Técnicos

Todas las solicitudes de modificación a los Programas de Operación, tanto las efectuadas por el Concesionario como aquellas requeridas por el Ministerio, deberán ser respaldadas con antecedentes técnicos que justifiquen la propuesta presentada, y deberá identificarse claramente la necesidad a la que responde la modificación solicitada. Estos antecedentes deberán ser presentados conforme a lo establecido en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación al que hace referencia el apartado C.1, el cual considerará, entre otros, un Informe Resumen que describe cada propuesta con fundamentos generales y un Informe Técnico que detalla sus antecedentes y muestra el beneficio técnico, operativo y social de la modificación.

M.2 Metodología para la distribución de transacciones en zonas pagas mixtas

Considerando que las transacciones realizadas en una Zona Paga no quedan asignadas al servicio abordado por el usuario, sino que, a los validadores de la Zona Paga, es necesario recoger información adicional para verificar a qué Unidad deben ser asignadas estas transacciones.

La distribución de transacciones entre las Unidades de Servicios que utilizan una zona paga, será determinada a través de una metodología de referencia, la que será establecida por el Ministerio mediante un instructivo, comunicada al Concesionario mediante oficio, y publicada en el sitio web del DTPM previo al inicio de la prestación de los servicios. Para obtener la información a utilizar en la metodología, se podrán emplear herramientas tecnológicas que realicen procesamiento de la información del medio de pago u otra información tecnológica. También se podrá obtener esta información a través de mediciones (conteos) en la Zona Paga. Dicha metodología también deberá regular la forma en que se distribuirán las transacciones en la eventualidad de que haya zonas pagas compartidas entre el Concesionario y Operadores de Buses que presten servicios de transporte de conformidad a las Condiciones de Operación a los que hacen referencia los apartados A y D del Apéndice N°1.

Los resultados obtenidos con dicha metodología serán usados para determinar el porcentaje (%) de transacciones de la zona paga que corresponden a cada Unidad de Servicios para

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

considerar en el pago de transacciones al que refiere la cláusula 5 del contrato, a partir del momento en que estén disponibles dichos resultados y hasta que un nuevo resultado las reemplace.

M.3 Metodología de Programación de Transporte

La flota requerida para la operación de un tipo de día corresponde al conteo de los buses lógicos de la Tabla Horaria correspondiente. La flota total corresponde al máximo número de buses que componen la flota requerida en todos los tipos de días.

La metodología para construir la Tabla Horaria será regulada en un instructivo que publicará el Ministerio para estos fines. Este instructivo contendrá, al menos, los siguientes elementos:

(i) Eventos: Se debe detallar en la Tabla de Horarios, para cada uno de los tipos de días, cada uno de los movimientos realizados por cada Bus Lógico, desde que inicia la actividad del día hasta que la finaliza, es decir, movimientos vacíos desde y hacia el depósito, expediciones comerciales, regulaciones en cabeceras, inactivos en depósito, entre otros.

(ii) Parámetros y reglas operacionales: Se debe detallar en la Tabla de Horarios, los parámetros que definen la operación de cada uno de los eventos de los buses lógicos, es decir, tiempos, velocidades, distancia, entre otros, de conformidad a lo establecido en el apartado C.1.3.

M.4 Metodología para tiempos de desplazamiento y velocidades

La metodología para el cálculo de tiempos y velocidades del Sistema busca obtener datos estadísticamente confiables y robustos, con el objetivo de realizar una correcta construcción de los buses lógicos, basándose en la información proveniente de los sistemas GPS instalados en los buses por el proveedor de servicios complementarios respectivo. Para ello, el Ministerio desarrollará y publicará un instructivo con la metodología, la que será comunicada al Concesionario, mediante oficio del Administrador de Contrato, y deberá considerar al menos lo siguiente:

(i) **Fuente de información**: La información provendrá de los sistemas GPS, extrayendo los datos en un reporte, cuyo formato será entregado por el Ministerio o por quien éste designe.

(ii) **Tamaño y temporalidad de la muestra**: Definición del periodo a considerar (días, semanas o meses), para obtener la cantidad de datos mínimos requeridos que permitan una correcta evaluación de los tiempos y velocidades a nivel de servicio, sentido, periodo y tipo de día. Además, deberá considerar datos que sean representativos y acordes a la temporalidad del programa de operación que esté analizando.

(iii) **Procesamientos estadísticos.** El proceso deberá considerar datos estadísticos que permitan:

- Depuración de datos y eliminación de valores atípicos a través de un método estadístico.
- Análisis de la variabilidad de los datos. La metodología incorporará un mecanismo para considerar la variabilidad de los datos. Este mecanismo podría incorporar el uso de percentil, uso de desviaciones estándar, u otro.
- Para representar de mejor manera la temporalidad de los datos, de manera que se ajuste al periodo que se está evaluando, la metodología definirá el mecanismo

a utilizar, ya sea mediante proyecciones de tiempos y velocidades, u otro mecanismo.

- La metodología podrá incorporar otros análisis estadísticos necesarios para representar de mejor manera los tiempos y velocidades, por ejemplo, análisis de suavización de la curva de las velocidades por servicio, sentido y tipo de día.

Esta metodología deberá ser utilizada para el cálculo de las velocidades comerciales. Además, podrá ser usada de forma íntegra o parcial para obtener otras medidas de tiempos, tales como tiempos asociados a movimientos no comerciales, tiempos de regulación, tiempos para transbordos, tiempos para cambios de línea, tiempos para entradas y salidas de terminales, entre otros.

N. PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL INICIO DEL PERIODO DE CONCESIÓN

El Concesionario, en conjunto, con el Ministerio realizará un proceso abreviado de elaboración del PO para desarrollar el PO Inicial.

Para ello, el Ministerio entregará una actualización del PO referencial entregado en las Bases de Licitación, en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados desde el inicio de la vigencia del contrato de concesión. Tanto el Concesionario, como organismos públicos, usuarios y el propio Ministerio podrán proponer ajustes al programa de operación referencial publicado en las bases, los que deberán ser detallados de conformidad a lo dispuesto en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación al que hace referencia el apartado C.1. Como parte de estos ajustes, se revisará la ubicación de cabezales, la posibilidad de circunvalar servicios u otros ajustes tendientes a que el programa de operación sea más eficiente en el uso de los recursos y propenda a facilitar las labores de regulación.

Luego, se deberán realizar los procesos de Planificación Táctica y de Programación de Transporte descritos en los apartados F.1.3 y F.1.4 en los plazos que determine el Ministerio, con el objetivo de que el Concesionario elabore la Tabla de Horarios para la aprobación del Ministerio.

El Programa de Operación Inicial deberá ser sancionado y notificado a los Concesionarios a más tardar un (1) mes antes del inicio de la prestación de los servicios, de acuerdo con lo establecido en el Plan de Transición descrito en la cláusula 4.1.2 del contrato. Durante la implementación de dicho Plan de Transición, los servicios contenidos en el PO Inicial comenzarán a ejecutarse de manera parcial y gradual, y dicho PO podrá ajustarse en la medida que ello sea necesario para asegurar la continuidad operacional y calidad de los servicios, lo que será coordinado con el Concesionario en la oportunidad correspondiente.

O. DE LAS MODIFICACIONES AL APÉNDICE

Este Apéndice podrá modificarse de común acuerdo entre las partes, de acuerdo a lo dispuesto en la cláusula 11.6 del contrato de concesión, o cuando corresponda por aplicación de lo dispuesto en las cláusulas 2.1.5. u 11.1. del mismo instrumento.

DIRECCION DE PRESUPUESTOS
SECTOR
PASIVOS
CONTINGENTES Y
CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

APÉNDICE N°4: DE LA FLOTA DEL CONCESIONARIO

Índice

A. INTRODUCCIÓN 2
B. DEFINICIONES 2
C. ASPECTOS GENERALES 4
C.1 Modalidad de tenencia de la flota y especificaciones técnicas de los buses 4
C.2 Habilitación para prestar servicios 4
C.3 Vida útil de los buses 4
C.4 Presentación interior, exterior y publicidad 6
C.5 Equipamiento tecnológico básico requerido 6
C.6 Modificaciones a los buses 6
C.7 Ejercicio de la opción de compra en los contratos de provisión 7
C.8 Disposición final de los buses 7
D. DE LOS BUSES PROVISTOS POR EL CONCESIONARIO 8
D.1 Especificaciones técnicas de los buses 8
D.2 Contrato de provisión 8
D.3 Provisión de Buses 10
D.4 Garantía de las baterías de los buses eléctricos y eventual recambio 13
D.5 Mantenimiento de los buses 14
E. DE LOS BUSES DERIVADOS DE LA CESIÓN DE CONTRATOS DE PROVISIÓN 25
E.1 Aspectos Generales 25
E.2 Traspaso de buses 25
F. RENOVACIONES, AMPLIACIONES, REDUCCIONES Y TRASPASOS DE FLOTA 27
F.1 Revisión periódica de la flota 27
F.2 Edad promedio de la flota 27
F.3 Renovación de buses 27
F.4 Ampliaciones de flota 28
F.5 Reducciones de flota 28
F.6 Traspaso de buses 29
G. DE LA FLOTA AUXILIAR Y DE SOPORTE 31
G.1 Flota Auxiliar 31
G.2 Flota de Soporte 31
H. OTRAS DISPOSICIONES 32
H.1 Buses clase C2 32
H.2 Mitigación de incidentes por fallas mecánicas 32
H.3 Conectividad a Internet dentro del bus 32
H.4 Revisión adicional de las condiciones técnicas de los vehículos 33
H.5 Fiscalización y sanciones 33
I. MODIFICACIONES AL APÉNDICE 33

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

A. INTRODUCCIÓN

La flota del Concesionario se compondrá, por una parte, de buses nuevos provistos por el Concesionario mediante la suscripción de contratos de arrendamiento con opción de compra, los que serán reconocidos por el Ministerio como contratos de provisión, en la medida que cumplan los requisitos pertinentes, cuya cuota de flota será pagada por el Sistema; y, por otra parte, por buses usados derivados de la cesión de contratos de arrendamiento reconocidos por el Ministerio como contratos de provisión, cuya cuota de flota también será pagada por el Sistema.

En el presente apéndice se regulan los diversos aspectos relacionados con la flota del Concesionario y se definen los grupos de buses o componentes que la conforman, a saber: Flota Operativa Base (FOB), Flota de Reserva (FR), Flota de Soporte (FS) y Flota Auxiliar (FA); y los derechos y obligaciones del Concesionario a su respecto.

B. DEFINICIONES

Sin perjuicio de las definiciones contenidas en el contrato de concesión y en sus apéndices, las palabras que a continuación se indican tendrán el significado que para cada caso se determina, independientemente de su uso en singular o en plural, en género masculino o femenino, en mayúsculas o minúsculas, o en las formas y funciones gramaticales en que sean empleadas para la adecuada redacción, comprensión e interpretación del contrato de concesión.

B.1 Capacidad de Transporte: Corresponde a la cantidad máxima de pasajeros que puede transportar un bus, según se establece en el Decreto Supremo N°122, de 1991, del MTT, o en la norma que lo modifique o reemplace.

B.2 Flota: Conjunto de buses que utiliza el Concesionario para prestar los servicios de transporte público definidos por el Ministerio en el marco de la respectiva concesión de uso de vías. La flota del Concesionario estará conformada por los siguientes grupos de buses o componentes:

B.2.1 **Flota Operativa Base (FOB):** corresponde al conjunto de buses suficientes para operar los servicios considerados en el Programa de Operación, utilizados en el ejercicio regular de la actividad de la concesión. Esta flota se compondrá de buses provistos por el Concesionario y de buses derivados de la cesión de contratos de provisión. El tamaño de la FOB debe corresponder al número de buses establecido en la oferta adjudicada en el proceso de licitación pertinente.

B.2.2 **Flota de Reserva (FR):** corresponde a buses adicionales que el Concesionario debe tener por sobre la flota operativa base, con el propósito de reemplazar los buses de la flota operativa base cuando alguno de éstos no se encuentre en condiciones de prestar los servicios contratados y/o cuando la operación de los servicios requiera de buses adicionales frente a situaciones no contempladas en el Programa de Operación y el DTPM apruebe o requiera realizar acciones para mejorar la calidad de servicio frente a determinadas situaciones, de acuerdo a los Apéndices N°3 y N°10. Esta flota se compondrá de buses provistos por el Concesionario y buses derivados de la cesión de contratos de provisión. El Concesionario deberá definir el tamaño de la flota de reserva, considerando que ésta deberá corresponder como mínimo a un 7% de los buses de la flota operativa base, durante todo el período de concesión, salvo previa y expresa autorización del MTT, debidamente fundada.

B.2.3 **Flota de Soporte (FS):** corresponde a buses derivados de la cesión de contratos de provisión y asignados por el MTT al Concesionario, para ser utilizados ante requerimientos específicos del MTT, como servicios de apoyo en caso de contingencia, servicios especiales, salidas o inyecciones no programadas, entre otras circunstancias.

B.2.4 **Flota Auxiliar (FA):** corresponde al conjunto de buses que el Concesionario puede tener, a su entero costo, además de la flota operativa base, de reserva y de soporte, para prestar servicios adicionales a los definidos en el Programa de Operación o realizar reemplazos temporales de los buses de la flota operativa base, en caso de que los buses de la flota de reserva requeridos no resultasen suficientes, o por cualquier otra razón que el Concesionario estime pertinente, a la luz de la calidad de los servicios y esta sea aprobada por el MTT.

B.3 Kilómetros recorridos totales de un bus: Kilómetros recorridos por el bus desde su año de fabricación, indicados en su odómetro, cuya información queda almacenada en el computador del vehículo, y que se debe registrar en la hoja de vida del bus, o en aquel sistema de registro que disponga el MTT para estos efectos[1].

B.4 Manual de Normas Gráficas o MNG: Instrumento guía para la implementación del Sistema de Información a Usuarios.

B.5 Tipología o Clase de bus: Corresponde a la clasificación de un bus atendiendo a su longitud en metros y a las características físicas de su carrocería.

[1] El Concesionario deberá requerir al MTT autorización previa para reemplazar el odómetro o el computador de un bus.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS · SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES · MINISTERIO DE HACIENDA

C. ASPECTOS GENERALES

C.1 Modalidad de tenencia de la flota y especificaciones técnicas de los buses

El Concesionario deberá disponer de un título legítimo que lo habilite para usar y gozar de los buses que compongan la flota, de acuerdo a lo señalado en el contrato y sus apéndices.

La flota operativa base (FOB) y la flota de reserva (FR) se conformarán con buses nuevos provistos por el Concesionario, mediante la suscripción de contratos de arrendamiento con opción de compra, los que serán reconocidos por el Ministerio como contratos de provisión en la medida que cumplan los requisitos pertinentes; y con buses derivados de la cesión de contratos de provisión. La flota de soporte (FS) se conformará con buses derivados de la cesión de contratos de provisión y la flota auxiliar, en caso de existir, se compondrá de los buses que estime conveniente el Concesionario. El Sistema pagará las cuotas de flota de los contratos de provisión asociados a los buses que compongan la FOB, la FR y la FS.

Los buses provistos por el Concesionario deberán cumplir con las especificaciones técnicas establecidas en las bases de licitación de concesiones de uso de vías 2025 y los buses derivados de la cesión de contratos de provisión deberán cumplir con las especificaciones técnicas y requerimientos que se regulan en los contratos de provisión pertinentes, sin perjuicio de la normativa vigente aplicable.

Los derechos y obligaciones del Concesionario relativos a los buses provistos por éste, cuya cuota de flota es de cargo del Sistema, se describen en el apartado D de este apéndice.

Las condiciones de uso y mantenimiento concernientes a los buses derivados de la cesión de contratos de provisión se regulan en los respectivos contratos de provisión, sin perjuicio de las condiciones establecidas para su mantenimiento y certificación, y que se describen en el apartado E de este apéndice.

Las condiciones de inscripción, uso y mantenimiento concernientes a los buses de la flota auxiliar y de soporte se describen en los apartados G.1 y G.2, respectivamente, de este apéndice.

En el apartado F se establecen las normas para las renovaciones, ampliaciones y reducciones de flota, además de regular el traspaso de buses entre operadores y, finalmente, los apartados H e I se refieren a otras disposiciones y a las modificaciones del presente apéndice, respectivamente.

C.2 Habilitación para prestar servicios

Todos los buses que integren la flota deberán estar inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros ("RNSTP"), establecido y regulado por el Decreto Supremo N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para la prestación de los servicios establecidos en el Apéndice N°2 del contrato de concesión.

La flota auxiliar y la flota de soporte sólo podrán inscribirse en el RNSTP una vez que todos los vehículos de la flota operativa base y de reserva comprometida por el Concesionario se encuentren inscritos en el referido registro, salvo autorización expresa del MTT.

C.3 Vida útil de los buses

Se considerará que un bus habrá completado su vida útil cuando supere los límites que se señalan en la Tabla 1 respecto al kilometraje máximo recorrido por el bus, o la antigüedad máxima entendida como años transcurridos desde su fabricación, de acuerdo con la anotación que conste en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e

Identificación, lo primero que ocurra. Estos límites aplicarán para los vehículos nuevos que soliciten su primera inscripción en el RNSTP, a partir de la entrada en vigencia del presente contrato de concesión. En el caso de los buses que se encontraren inscritos en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados de manera previa a la entrada en vigencia del presente contrato de concesión, aplicarán las disposiciones en cuanto a la vida útil vigentes contenidas en sus contratos respectivos y/o en otros documentos que regulen la prestación de sus servicios.

Una vez cumplidos los límites descritos en la Tabla 1, los buses que conforman la flota no podrán seguir prestando servicios de transporte en el Sistema.

Tabla 1: Vida útil de los vehículos

Tecnología de propulsión	Vehículos nuevos Kilómetros o años, lo que ocurra primero	
	Kilometraje máximo recorrido	Edad máxima (años desde su fabricación)
Motor 100% eléctrico	800.000	10

El Concesionario deberá realizar, con conformidad del MTT, un cierre anual del kilometraje total y edad de los vehículos que conforman la flota, junto con reportar proyecciones del cumplimiento de la vida útil de los buses, para los dos (2) años posteriores al respectivo cierre anual.

Para constatar la vida útil del bus en razón del kilometraje máximo recorrido, se realizará la medición de los kilómetros recorridos totales de un bus utilizando para ello la información que indique el odómetro[2] del vehículo y que se registra y almacena en el computador del vehículo y/o en la hoja de vida del bus, o en aquel sistema de medición, registro y almacenamiento que disponga el MTT, de acuerdo con las metodologías que este determine.

Una vez completada la vida útil, se cancelarán las inscripciones de los buses en el RNSTP para operar servicios en el área regulada y no podrán ser inscritos en la flota de ninguna unidad de servicios del Sistema.

Con todo, se permitirá excepcionalmente la extensión de la vida útil de los buses en la medida que se garanticen condiciones técnicas y de seguridad[3]. En este sentido, los vehículos se podrán eximir de las limitaciones señaladas en el cuadro precedente en la medida que hayan aprobado una revisión realizada por el MTT y/o por la entidad que el MTT determine, con cargo a los ingresos del Concesionario, además de la correspondiente aprobación de la respectiva revisión técnica. Dichos buses no podrán acogerse a este beneficio cuando se detecten deficiencias en los siguientes elementos: sistema de frenos, suspensión y masas (incluyendo llantas) sistema de dirección, derrames o pérdidas de hidrocarburos, fisuras y/o zonas con pudrimientos en el chasis y/o carrocería, elementos y/o componentes que generen inseguridad o riesgos para los usuarios y/o conductores, como también, cuando los niveles de emisiones sobrepasen el máximo permitido y/o cuando no cumplan las demás especificaciones o exigencias que se establezcan en el oficio mediante el cual se informe la realización del respectivo proceso de revisión del estado de los buses. En caso de verificarse la existencia de cualquiera de estas deficiencias, el Ministerio dispondrá la cancelación de los buses del RNSTP. También se procederá a la referida cancelación cuando el Concesionario no presentare los buses a la instancia dispuesta para la revisión de condiciones técnicas.

[2] El Concesionario deberá requerir al MTT autorización previa para reemplazar el odómetro o el computador de un bus.

[3] La excepción sobre extensión de vida útil de los buses es aplicable tanto a vehículos nuevos como a los ya inscritos en el RNSTP con anterioridad a la vigencia del Contrato de Concesión, por cuanto respecto de estos últimos, los instrumentos que regulan la prestación de sus servicios ya contemplan una norma de excepción similar en la actualidad.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

Con todo, efectuada dicha cancelación y según la cantidad de buses objeto de la misma, podrá requerirse al Concesionario presentar una propuesta de adecuación al PO. Sin perjuicio de lo anterior, el MTT podrá disponer directamente una modificación al PO.

C.4 Presentación interior, exterior y publicidad

La presentación interior y exterior de los buses, así como los espacios internos y externos que puedan destinarse a publicidad, deberán ajustarse a la normativa vigente, particularmente a lo dispuesto en la Resolución Exenta N°1794, de 2004, del Ministerio y sus modificaciones y en el Manual de Normas Gráficas.

C.5 Equipamiento tecnológico básico requerido

Durante la vigencia del contrato de concesión, todos los buses de la flota del Concesionario deberán encontrarse totalmente equipados con el equipamiento tecnológico correspondiente a los servicios complementarios, cuyas características y funcionalidades se especifican en el contrato, en el Apéndice N°5 y en el apartado D.3.10 del presente documento.

C.6 Modificaciones a los buses

Serán de cargo del Concesionario todas aquellas transformaciones y modificaciones que sea necesario realizar sobre los buses, para dar cumplimiento a:

(i) las normas legales o reglamentarias que dicte la autoridad pertinente para el desplazamiento y funcionamiento de vehículos destinados al transporte público,

(ii) las obligaciones contractuales pactadas con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y,

(iii) en general, las obligaciones impuestas por la autoridad para la integración de los buses al Sistema de Transporte Público Metropolitano, salvo aquellas que el Ministerio, el o los contratos de provisión o los instrumentos jurídicos pertinentes impongan a otro actor.

En este contexto, el Concesionario no tendrá derecho a reembolso ni indemnización alguna por las reparaciones y/o mantenciones que efectúe, ni por los repuestos, piezas, accesorios y/o cualquier otro elemento que reemplace o se incorpore en los buses.

Las mejoras de cualquier naturaleza sean necesarias, útiles o voluptuarias, que el Concesionario introduzca en los buses, se incorporarán a éstos sin derecho a reembolso de su valor, y no podrán ser retiradas ni separadas al término del presente contrato, salvo en cuanto ello hubiere sido expresamente autorizado por escrito por el MTT y su retiro no causare detrimento a los buses.

El chasís y la carrocería no podrán ser sometidos a modificaciones mayores por el Concesionario sin la autorización expresa del MTT y de la contraparte del contrato de provisión o del fabricante, según corresponda, en lo que concierne a los buses de la flota operativa base, de reserva y de soporte.

Se considera modificación mayor todo cambio en las dimensiones y/o ubicación de los componentes estructurales del chasís o carrocería, ubicación del motor, caja de velocidades y dirección, así como también cambios en el tipo de propulsión del bus. Se entenderá por componentes estructurales del chasís los travesaños y largueros, y en el caso de la carrocería, las columnas y todo punto de fijación estructural que el fabricante determine.

C.7 Ejercicio de la opción de compra en los contratos de provisión

Atendida la naturaleza de los contratos de provisión -en su mayoría contratos de arrendamiento con opción de compra- y la importancia de los buses para el Sistema, mediante el presente instrumento el Concesionario se compromete a no ejercer anticipadamente la opción de compra estipulada en dichos contratos, salvo autorización expresa del Ministerio.

Cuando corresponda el pago de la cuota asociada al ejercicio de la opción de compra pactada en el respectivo contrato, el Concesionario podrá ejercerla pagando con recursos propios. Para lo anterior, se deberá informar al Ministerio, con una antelación no inferior a un (1) año, la decisión de ejercer o no dicha opción y el destino que le dará a los buses.

El Concesionario podrá actuar conforme lo informado y disponer libremente de los buses, salvo que éstos sean de utilidad para el Sistema. En este último caso, el MTT podrá instruir al Concesionario el ejercicio de la opción referida y el Sistema pagará el valor del ejercicio de la opción -en el mes correspondiente-, con la condición de que los buses permanezcan disponibles en el Sistema, por el periodo prudencial que determine el Ministerio. Vencido dicho período, el Concesionario tendrá la obligación de retirar el bus del Sistema.

En caso de que el Concesionario informe de manera errónea o inexacta sobre estas circunstancias, la infracción se sancionará de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°7 del contrato. En caso de que el Concesionario no informe oportunamente al Ministerio sobre la decisión de ejercer o no la respectiva opción de compra, o sobre el destino que dará a los buses, se entenderá que ha tomado la determinación de no ejercer la opción de compra o de destinar los buses a un fin distinto de su operación en el Sistema. En dicho evento, el Ministerio podrá instruir al Concesionario el ejercicio de la opción de compra en los términos del párrafo precedente.

C.8 Disposición final de los buses

Corresponderá al Concesionario o a quien este designe, retirar el o los buses al final de su vida útil o luego de transcurrido el periodo prudencial referido en el apartado precedente, trasladarlos y gestionar su disposición final o destrucción en un lugar o instalación autorizado para ello, en los términos de la Ley Nº 20.920, que establece el marco para la gestión de residuos, la responsabilidad extendida del productor y fomento al reciclaje, debiendo informar posteriormente al MTT, mediante un certificado de disposición final, en un plazo máximo de 6 meses. Respecto de las baterías, también será responsabilidad del Concesionario la disposición final de las mismas, salvo que estas -u otro componente -, puedan ser valorizadas, utilizándose para otros fines, en los términos de la citada Ley N° 20.920.

Con todo, al final de la vida útil de los buses, el Ministerio podrá valorizar las baterías del bus, caso en el que el Concesionario deberá hacer entrega de las baterías con este fin.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

D. DE LOS BUSES PROVISTOS POR EL CONCESIONARIO

En todo aquello que se relacione con los buses provistos por el Concesionario y que conformen la FOB y la FR, el Concesionario tendrá los derechos y obligaciones establecidos en el presente apartado. Lo anterior, sin perjuicio de las demás disposiciones que pudieren acordar el Concesionario con el o los Proveedores de Buses pertinentes.

D.1 Especificaciones técnicas de los buses

Los buses deberán cumplir con la normativa vigente aplicable, las bases de licitación respectivas (especialmente, pero no exclusivamente el Anexo N°5) y el presente contrato de concesión. El incumplimiento de las especificaciones técnicas podrá dar lugar a la aplicación de sanciones y al cobro de la garantía de fiel cumplimiento del contrato.

D.2 Contrato de provisión

Una vez suscrito el contrato de concesión, el Concesionario deberá suscribir con el o los Proveedores de Buses pertinentes un contrato de arrendamiento con opción de compra, que será reconocido por el Ministerio como contrato de provisión (en la medida que cumpla con los requisitos correspondientes), en la oportunidad señalada en el apartado D.2.1 siguiente, y deberá considerar al menos el contenido mínimo señalado en el apartado D.2.2. de este documento.

D.2.1 Oportunidad de Suscripción del Contrato de Provisión

El o los contratos de provisión deberán suscribirse dentro del plazo de veinte (20) días hábiles contados desde la suscripción del contrato de concesión, o en el plazo mayor que el Ministerio instruya. En forma previa a la suscripción, el Concesionario deberá solicitar el pronunciamiento del MTT respecto a si, para un determinado instrumento que se pretenda suscribir, se cumplen los requisitos mínimos previstos en el siguiente apartado.

D.2.2 Contenido Mínimo del Contrato de Provisión

Sin perjuicio de las demás disposiciones que pudieren acordar el Concesionario con el o los Proveedores de Buses, el contrato de provisión deberá satisfacer, al menos, las exigencias que se exponen a continuación, sin perjuicio de otras obligaciones que se encuentren establecidas en la normativa vigente, el contrato de concesión y sus apéndices.

(i) **Subordinación a los Contratos Principales.** El instrumento que se suscriba deberá ajustarse a las obligaciones que el contrato de concesión de uso de vías establece.

(ii) **Objeto**: El instrumento deberá autorizar al Concesionario para usar los buses en la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros en el área regulada. Dicha circunstancia deberá considerarse para el cumplimiento de las obligaciones que el contrato establezca.

(iii) **Bienes afectos a la concesión:** El instrumento que se suscriba deberá establecer que los buses objeto de dicho contrato, así como los derechos y obligaciones derivados del mismo serán reconocidos como bienes afectos a la concesión, de conformidad a lo dispuesto en las cláusulas 4.4.4 y 4.4.5 del contrato de concesión.

(iv) **Plazo:** El contrato de provisión deberá autorizar al Concesionario a usar los buses durante toda la vigencia del contrato de concesión, conforme lo dispuesto en la cláusula 1.8 del contrato de concesión.

(v) **Precio:** El instrumento deberá establecer ciento veinte (120) cuotas de flota mensuales, iguales y sucesivas por la entrega, uso y disponibilización de los buses,

las que se pagarán mes vencido, el día quince (15) de cada mes. El valor de la cuota de flota corresponderá al valor contenido en la oferta adjudicada. Asimismo, el instrumento deberá establecer que las cuotas de flota de los buses se comenzarán a pagar el mes siguiente a aquél en que el Concesionario comience a prestar uno o más de los servicios adjudicados, siempre que los buses hayan sido entregados a aquél, previo a su aceptación por parte del Ministerio.

(vi) **Permanencia de los Buses en el Sistema:** El instrumento que se suscriba deberá considerar que el Ministerio puede disponer el traspaso de los buses a otro(s) Operador(es) de Buses o integrante(s) del Sistema o a quien el Ministerio designe, circunstancia que es reconocida y aceptada por el Concesionario, por el hecho de suscribir el contrato de concesión. Para garantizar la permanencia de los buses en el Sistema, deberán establecerse, al menos, las siguientes condiciones:

a. **Obligación de tutela**: Corresponderá al Concesionario tutelar que los buses cuenten con todas las certificaciones periódicas.

b. **Obligación de traspaso:** Obligación del Concesionario de poner a disposición del nuevo Operador de Buses o de quien el Ministerio designe los buses que deban traspasarse, en la oportunidad que corresponda.

c. **Autorización de traspaso anticipado:** Con el objeto de velar por la continuidad de los servicios, el instrumento que se suscriba deberá autorizar al Concesionario para poner los buses a disposición del nuevo Operador de Buses o de quien el Ministerio designe, incluso antes de suscribirse los instrumentos jurídicos respectivos.

El traspaso de los buses no afectará el pago de las cuotas de flota pertinentes.

(vii) **Seguros**: El instrumento que se suscriba deberá contemplar la obligación de tomar y mantener durante toda su vigencia, al menos, los siguientes seguros:

a. Seguro que cubra los riesgos de destrucción, pérdida o deterioro total de los buses, cualquiera sea su causa.
b. Seguro de responsabilidad civil por la operación de los buses y daños a terceros.

Es responsabilidad del Concesionario mantener correctamente asegurados a los buses

(viii) **Uso de Repuestos Alternativos:** El instrumento que se suscriba deberá estipular el derecho del Concesionario a adquirir y utilizar repuestos alternativos a los comercializados por el Proveedor de Buses o Fabricante, validados por un tercero bajo un protocolo de confiabilidad. Esa utilización no podrá afectar la garantía otorgada por el fabricante o proveedor de buses.

(ix) **Garantía de la batería:** La batería de los buses eléctricos se debe garantizar por el plazo de 10 años u 800.000 km, lo primero que ocurra, conforme lo dispuesto en el apartado D.4 de este apéndice.

(x) **Soporte Local:** El proveedor de buses, por sí o a través de quien designe, deberá contar con soporte local e infraestructura adecuada para los servicios de postventa y abastecimiento de repuestos durante toda la vida útil de los buses, de manera que estos estén siempre disponibles para prestar correctamente los servicios concesionados.

(xi) **Declaraciones del proveedor de buses:** El proveedor de buses no podrá alegar desconocimiento del funcionamiento del sistema de transporte público, ni de la infraestructura y/o la estrategia de carga para ningún efecto relacionado con el contrato de arrendamiento con opción de compra celebrado con el concesionario.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR
PASIVOS
CONTINGENTES Y
CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

En particular el proveedor deberá declarar que entrega las garantías de los buses teniendo en consideración el funcionamiento del sistema, de la infraestructura y de la estrategia de carga.

(xii) **Regulación del Ejercicio de la Opción de Compra:** El contrato de provisión deberá regular el ejercicio de la opción de compra respectiva conforme a lo dispuesto en el apartado C.7 de este Apéndice.

(xiii) **Resolución de Controversias:** El instrumento deberá contemplar una cláusula de solución de controversias entre el Concesionario y el Proveedor de Buses, que al menos contemple el procedimiento y mecanismo previsto en la cláusula 7 del contrato de concesión.

Aquellos instrumentos que no cumplan con las exigencias mínimas aquí establecidas no serán autorizados por el MTT como contratos de provisión.

D.2.3 Cláusulas Estándar del Contrato de Provisión

En el Apéndice N°9 se establecen ciertas cláusulas que el Concesionario debe incluir en su contrato con el Proveedor de Buses.

El Concesionario deberá acordar con el Proveedor de Buses un contrato que contemple las cláusulas establecidas en el Apéndice 9. Ninguna de las cláusulas de dicho contrato podrá de manera alguna afectar el Contrato de Concesión ni sus Apéndices.

D.3 Provisión de Buses

D.3.1 Calidad de los buses

El Concesionario deberá proveer buses que satisfagan las especificaciones técnicas y estándares de calidad, establecidos en la ley, en los reglamentos respectivos y en las bases de licitación. Las partes, piezas y componentes del bus deben satisfacer los estándares de calidad y funcionamiento normalmente aceptados por la industria, y deben atenerse a la regulación chilena vigente.

D.3.2 Plazo de entrega o de ingreso al Sistema

Los buses deberán ingresar al Sistema en el plazo máximo de 12 meses contados desde la suscripción del contrato de concesión. Los Concesionarios podrán solicitar prórroga de este plazo sólo por razones de caso fortuito o fuerza mayor, debidamente calificadas por el MTT.

D.3.3 Obligaciones del Concesionario durante el proceso de Alistamiento o Fabricación de los Buses

Durante el proceso de fabricación de los buses el Concesionario deberá:

a. Realizar o supervisar, según corresponda, el correcto y oportuno alistamiento de los buses y disponer todas las acciones pertinentes para que el alistamiento se desarrolle de la manera más eficiente posible;

b. Informar mes a mes al MTT del estado de avance del proceso de alistamiento de los buses. Al respecto, el MTT podrá requerir que dicha información se complemente o se entregue con mayor frecuencia;

c. Durante el alistamiento no podrán emplearse piezas, partes o componentes distintos de aquellos contemplados en las ofertas adjudicadas, aun cuando se trate de piezas, partes

o componentes de calidad, funcionamiento o tecnología superior, sin contar con la aprobación previa y expresa del MTT;

d. En cualquier caso, el empleo de partes, piezas y componentes distintos a aquellos contemplados en las ofertas adjudicadas podrán aceptarse solo en la medida que, a juicio del MTT, cumplan con similares estándares de calidad y funcionamiento que los originales, lo que deberá ser acreditado por el Proveedor de Buses con informes o certificados que indiquen que las condiciones de calidad de los buses no se verán afectados por este cambio;

e. Durante el alistamiento, el MTT podrá en cualquier momento supervisar el proceso de alistamiento en las instalaciones donde este se desarrolle, de una muestra aleatoria de los buses a definir por el MTT. Con dicho objeto, el Concesionario deberá coordinar y permitir que el Ministerio realice visitas a las instalaciones pertinentes. El Ministerio asumirá el costo de las visitas que realice su personal;

f. Realizar u ordenar los ajustes, cambios o reparaciones que correspondan, de acuerdo con los estándares generales de la industria, en el evento que el MTT informe de alguna irregularidad observada durante el proceso de alistamiento.

g. En forma previa al inicio del traslado de los buses -desde el país de ensamblado y/o fabricación a Chile-, el Concesionario deberá entregar al MTT un informe de inspección en fábrica que constate que los buses a trasladar cumplen con las especificaciones técnicas requeridas en la normativa vigente y en las bases de licitación respectivas, y corresponden al modelo de bus homologado por el Centro de Control y Certificación Vehicular ("3CV"). La inspección en fábrica deberá realizarse respecto de una muestra a determinar por el MTT de los buses a trasladar.

D.3.4 Certificaciones, Permisos y Registro del Bus

Corresponderá al Concesionario obtener oportunamente todas las certificaciones, permisos o registros que las leyes y reglamentos exigen para que los buses nuevos puedan circular por el país y para prestar servicios de locomoción colectiva urbana, como por ejemplo, la inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados que lleva el Servicio de Registro Civil e Identificación, la inscripción en el RNSTP y en el Registro de Bienes Afectos, permisos de circulación y revisiones técnicas.

Los costos y gastos asociados al cumplimiento de lo dispuesto en este apartado serán de cargo del Concesionario.

D.3.5 Documentos

El Ministerio podrá solicitar al Concesionario toda la información relevante para el funcionamiento del bus y de sus piezas, partes y componentes. En particular, el MTT podrá solicitar los siguientes documentos:

a. Garantías de los buses y sus componentes.

b. Certificado de pruebas de estanqueidad de la carrocería.

c. Para el caso de buses eléctricos a batería, certificados de estanqueidad y aislación de los componentes eléctricos de alta tensión y de protección ante descargas eléctricas.

d. Informes de aprobación de las pruebas de fábrica y controles de calidad realizados sobre los componentes del chasís, de la carrocería, del sistema de climatización y del equipamiento tecnológico (CCTV, megafonía, letreros de información, cámaras, cableados, etc.).

e. Certificado de peso en orden de marcha según lo solicitado en el DS122/1991.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS · SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES · MINISTERIO DE HACIENDA

D.3.6 Revisión del Bus

El Ministerio podrá revisar una muestra establecida por el Ministerio, de los buses provistos por el Concesionario, en forma previa a su ingreso al Sistema. Para ello, el Ministerio fijará la fecha y hora de la revisión en coordinación con el Concesionario y el Fabricante respectivo, la que deberá tener lugar dentro de la Región Metropolitana. Asistirán a la revisión el o los Administradores de Contrato y/o cualquier otra persona o personas designadas por el MTT para estos efectos y personal designado por el Concesionario.

El Concesionario permitirá que el personal designado por el MTT inspeccione los buses y hacer entrega de toda la información que para estos efectos requiera el MTT.

De lo actuado se levantará un acta, en la que se consignarán todas las observaciones que se formulen con respecto al estado de cada bus. Dicha acta será suscrita al menos por una persona designada por el MTT y por el Concesionario.

D.3.7 Aceptación o Rechazo del Bus

De conformidad a lo dispuesto en el acta de revisión del bus, el MTT determinará si acepta el bus o lo rechaza.

Para la determinación de la aceptación o rechazo de un bus, el MTT deberá considerar:

a. Si el bus corresponde al prototipo homologado por el 3CV;

b. Si a simple vista el bus cumple con las especificaciones técnicas;

c. Si se observaron defectos;

d. Si cumple con la entrega de la documentación pertinente; y

e. Cualquier otra información relevante.

D.3.7.1 Aceptación del Bus:

Si el bus está en condiciones de ser aceptado, toda vez que no presenta defectos, cumple con las especificaciones técnicas a simple vista, y cumple con la documentación pertinente, el MTT declarará la aceptación del bus y notificará dicha circunstancia al Concesionario.

El MTT podrá aceptar el bus si a su juicio este presenta defectos menores, esto es, aquellos que pueden ser corregidos o reparados sin perjudicar el normal uso del bus. Los defectos menores deberán corregirse en forma previa a la fecha de ingreso de los buses al Sistema, o en el plazo mayor que establezca el MTT.

La aceptación del bus no producirá más efectos que aquellos consignados en el apartado D.3.8.

D.3.7.2 Rechazo del Bus:

Si el bus no cumple con las especificaciones técnicas o que no está libre de defectos o que no se acompañaron los documentos pertinentes, el MTT deberá:

a. Rechazar el bus,
b. Notificar dicha circunstancia al Concesionario, y
c. Especificar las razones por las que no procede la aceptación del bus.

El rechazo del bus impondrá al Concesionario las obligaciones dispuestas en el apartado D.3.9.

D.3.8 Efectos de la Aceptación del Bus

La aceptación del bus obliga al MTT a definir la fecha de ingreso del bus al Sistema. Así, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la aceptación del bus, el MTT notificará por escrito al Concesionario, de la fecha de entrega del bus.

La aceptación del bus:

a. No representa una aprobación del MTT respecto al cumplimiento de las obligaciones que el contrato impone al Concesionario;

b. No significa ni puede ser considerado como prueba o admisión de que el o los buses comprendidos en la aceptación, cumplen con la totalidad de los requerimientos previstos;

c. No libera al Concesionario de la obligación de reparar los defectos;

d. No limita ni perjudica los derechos del MTT.

D.3.9 Efectos del rechazo de uno o más Buses

Si el Concesionario ha sido notificado del rechazo de uno o más buses deberá:

a. Realizar los ajustes, reparaciones o correcciones que corresponda.

b. Coordinar con el MTT una nueva fecha de revisión del bus destinado a conseguir la aceptación del bus. Los costos correspondientes a la revisión serán de cargo del Concesionario.

Si no se consiguiere la aceptación del bus dentro del plazo máximo de un mes contado desde la primera revisión, el MTT podrá aplicar las sanciones que correspondan, poner término anticipado al contrato y cobrar la garantía de fiel cumplimiento del contrato. El concesionario podrá solicitar una prórroga del plazo referido por razones de caso fortuito o fuerza mayor, debidamente calificadas por el MTT.

D.3.10 Instalación del equipamiento tecnológico de los servicios complementarios

Luego de realizada la inscripción de los buses en el RNSTP, el Concesionario deberá coordinar con el o los prestadores de servicios complementarios tecnológicos la instalación del equipamiento asociado a estos servicios, de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 3.2, en el Apéndice N°5 del contrato de concesión y en los contratos que deba suscribir con el proveedor de servicios tecnológicos.

El Concesionario deberá -en caso de ser necesario- trasladar los buses a las instalaciones del prestador de servicios complementarios tecnológicos, para la debida instalación del equipamiento correspondiente.

D.4 Garantía de las baterías de los buses eléctricos y eventual recambio

La batería de los buses eléctricos se debe garantizar por el plazo de 10 años u 800.000 km, lo primero que ocurra, de modo que esta permita cumplir con la autonomía que se exigirá durante la vigencia de la concesión, conforme se indica a continuación.

Durante la vigencia del contrato, para el caso de los buses eléctricos a batería de carga lenta, no se permitirá una autonomía menor a 200 km del pack de baterías del vehículo. Para el caso de buses eléctricos a batería de carga de oportunidad, no se permitirá una autonomía menor a 50 km del pack de baterías del vehículo. La autonomía será determinada por el 3CV, o el laboratorio pertinente, bajo el protocolo técnico de la Resolución Exenta N°2243, de 2018, del MTT, o la que la modifique o reemplace. El MTT podrá requerir la información que estime pertinente para supervisar el cumplimiento de esta obligación.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

En caso de que el bus experimente una pérdida en la autonomía del pack de baterías que le impida cumplir los 200 km o 50 km, según corresponda, sin requerir una carga adicional, el Concesionario o quien este designe deberá reemplazar el pack o las baterías del bus, dentro del plazo que fije prudencialmente el MTT, de modo que el reemplazo de baterías no afecte la operación de los servicios de transporte.

Frente al incumplimiento de esta obligación el MTT podrá aplicar las sanciones pertinentes, poner término anticipado al contrato y/o cobrar la garantía de fiel cumplimiento del contrato.

D.5 Mantenimiento de los buses

Es obligación del Concesionario realizar todos los actos de conservación y las acciones de mantenimiento especificados en el plan de mantenimiento del bus respectivo. La ejecución del plan de mantenimiento será certificada, de acuerdo con lo descrito en el apartado D.5.2, a través de un tercero contratado para estos efectos.

Con posterioridad a la suscripción del contrato de concesión, en el plazo que indique el MTT, el Concesionario deberá hacer entrega del plan de mantenimiento al MTT. Este plan de mantenimiento deberá referirse, al menos, a los requerimientos y elementos mínimos establecidos en el Apéndice 9 del contrato de concesión. El plan de mantenimiento debe cumplir con lo recomendado por el Proveedor de Buses o Fabricante correspondiente, para cada marca y modelo de bus.

El plan de Mantenimiento deberá estar centrado en la confiabilidad, orientado a la operación en Santiago de Chile y el Concesionario podrá realizar actualizaciones anuales. Las actualizaciones deberán ser aprobadas por el Fabricante o el Proveedor del Bus y fundadas en los aspectos de mejoras en la confiabilidad y disponibilidad de los buses.

Será de cargo y costo del Concesionario efectuar todas las reparaciones o procedimientos de mantenimiento preventivo y correctivo relativos a los buses, debiendo reemplazar las piezas y accesorios dañados o desgastados, realizando las inspecciones y ordenando los servicios, elementos y repuestos recomendados o autorizados por el Proveedor de buses o Fabricante o por un tercero, según corresponda.

El Concesionario tendrá derecho a adquirir y utilizar en su flota repuestos alternativos a los comercializados por el Proveedor de Buses o Fabricante, lo que no afectará la garantía otorgada por el Proveedor de Buses o Fabricante, y deberá quedar reflejado en el respectivo contrato de provisión.

D.5.1 Talleres de Mantenimiento

El Concesionario deberá realizar las mantenciones en talleres que se encuentren certificados bajo las normas de gestión de calidad internacional ISO 9001 y la norma de sistema de gestión ambiental ISO 14001. Además, el Concesionario deberá obtener la certificación según la norma 55001 respecto de la gestión de los buses. Todas las normas anteriores deberán obtenerse en las versiones vigentes al momento de su certificación. El Concesionario tendrá un plazo de doce (12) meses contados a partir del término del periodo de transición para obtener las correspondientes certificaciones o acreditar que los talleres que le presten servicios cumplan con la mencionada certificación, plazo que podrá ser extendido por el Ministerio, a través del Administrador de Contrato, a solicitud fundada del Concesionario.

Para verificar el cumplimiento de la exigencia de talleres certificados a que se refiere el párrafo anterior, el Concesionario deberá entregar dentro de los treinta (30) días siguientes al vencimiento del plazo señalado precedentemente, los certificados y los informes de auditorías que den cuenta de las certificaciones exigidas, de la mantención de dicha calidad y de los detalles acerca de las actividades y/o procesos declarados en "Conformidad" y "No conformidad", así como la copia legalizada del certificado en que consta que la empresa certificadora se encuentra acreditada en el Instituto de Nacional de Normalización. Para los

años siguientes, los antecedentes indicados deberán entregarse el último día hábil del mes de noviembre de cada año, hasta el término del contrato.

En caso de que posteriormente se requiera poner en marcha nuevos talleres, se otorgará un plazo de seis (6) meses para obtener la certificación, contado a partir de la notificación de inicio de operación del nuevo taller.

D.5.2 Certificación del Mantenimiento de los Buses

D.5.2.1 Obligación de Certificación

(i) Corresponderá al Concesionario ejecutar en la forma y con la periodicidad definida en este apartado un proceso de certificación que permita establecer si el mantenimiento de los buses se ha realizado –o no- conforme al plan de mantenimiento de los buses y, si estos se encuentran en correcto estado de conservación y funcionamiento.

(ii) Para lo anterior, el Concesionario deberá entregar al MTT con posterioridad a la suscripción del contrato de concesión, en la oportunidad que indique el MTT, el plan de mantenimiento en base al cual deberá realizarse la certificación correspondiente.

(iii) Sin perjuicio de lo anterior, durante la ejecución del contrato el Concesionario podrá modificar las condiciones del proceso de certificación con el único objetivo de mejorar los procesos de auditoría y/o inspección y/ o revisión del estado general del bus, para asegurar el correcto mantenimiento y estado de conservación de la flota. Esto, previa autorización del MTT y siempre y cuando no implique un menoscabo a los alcances y requerimientos estipulados contractualmente y no se afecte la disponibilidad de la flota ni la operación de los servicios de transporte.

Este proceso debe abarcar a todos los buses que sean provistos por el Concesionario, desde el momento en que inicien su operación en algún servicio de transporte público del Sistema.

(iv) El proceso de certificación comprenderá los siguientes aspectos:

a. Auditoría Documental.
b. Inspección Técnica.
c. Revisión del Estado General del Bus.

D.5.2.2 Obligación de contratar a un tercero para realizar el proceso de certificación

(i) El proceso de certificación deberá realizarse a través de un tercero, en adelante Certificador. Este tercero no podrá estar relacionado con el Concesionario, ni con quien realice el mantenimiento de los buses, según corresponda, en los términos del artículo 100 de la ley N° 18.045, salvo acuerdo por escrito con el Proveedor de Buses, ni con los Operadores de Buses del Sistema.

El Certificador deberá contar con alguno de los siguientes requisitos:

a. Contar con una experiencia demostrable de más de tres años en actividades de auditoría del mantenimiento e inspección de vehículos y maquinaria pesada, y/o

b. Ser Fabricante, representante de la marca o servicio técnico autorizado de los buses.

En el caso que el Certificador esté relacionado con el Concesionario, el estado de los buses además deberá ser auditado por un tercero no relacionado con el

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR
PASIVOS
CONTINGENTES Y
CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

Concesionario, que cumpla con el requisito establecido en el literal a. precedente. Este proceso de auditoría será de cargo del Concesionario, se realizará anualmente respecto de una muestra aleatoria de buses definida por el Ministerio, equivalente al diez por ciento (10%) de la flota, de conformidad a los aspectos sobre inspección técnica y revisión del estado general del bus, detallados en este instrumento, en lo que corresponda.

(ii) Será obligación del Concesionario contratar y pagar a las empresas a que se refiere el numeral (i) precedente, y exigir que el proceso de certificación se efectúe en la forma y oportunidad prevista en los contratos. El Concesionario deberá informar oportunamente al MTT la empresa contratada para ejecutar la certificación del mantenimiento y la empresa asignada para realizar la auditoría anual del mantenimiento, según corresponda. El MTT se reservará el derecho de aprobar la nominación de estas empresas o solicitar su reemplazo, si estas no cumplieren los requisitos pertinentes.

(iii) Será obligación del Concesionario mantener un registro actualizado del personal que ejecutará las inspecciones y de informarlo oportunamente al MTT.

(iv) El Concesionario tiene la obligación de autorizar el ingreso del personal pertinente a las instalaciones donde se efectúen las labores de mantenimiento, así como a los terminales y cabezales, y a poner a disposición los buses que corresponda inspeccionar y/o revisar, así como los conductores de los mismos en el caso que sea necesario movilizar los buses. El incumplimiento del Concesionario en esta materia quedará sujeto a las sanciones que se establecen en el Apéndice N°7 del contrato de concesión.

D.5.2.3 Hoja de Vida

(i) Cada bus tendrá una Hoja de Vida, cuyo formato, datos e información a incluir serán acordados entre el Concesionario y el MTT dentro de un plazo no mayor a 60 días transcurridos desde la suscripción del contrato de concesión, plazo que podrá prorrogarse en caso de que el MTT así lo determine.

(ii) La Hoja de Vida del Bus deberá ser gestionada y actualizada permanentemente por el Concesionario, a través de una plataforma informática, descrita en el apartado D.5.2.4 de este documento.

(iii) La Hoja de Vida deberá contener, al menos, todos los datos de identificación del vehículo (marca, modelo, VIN, PPU y Unidad de Servicios en la que opera), la fecha de entrada en operación y el kilometraje inicial, el detalle de cada actividad de mantenimiento preventivo y correctivo, indicando su correspondiente fecha de ejecución, el kilometraje acumulado, la causa u origen de la actividad y el detalle de insumos y repuestos utilizados.

D.5.2.4 Plataforma Informática

El Concesionario, a través del Certificador, deberá proporcionar y mantener operativa durante toda la duración de su contrato, una plataforma informática que permita las siguientes funciones:

(i) La creación de la Hoja de Vida de cada bus.

(ii) El registro, por parte del Concesionario, de todas las acciones de mantenimiento preventivo y correctivo, y los resultados de las revisiones técnicas de cada bus.

(iii) El registro, por parte del Certificador, de todas las certificaciones sean estas las auditorías documentales, inspecciones técnicas y revisiones del estado general del bus.

(iv) La generación y obtención de informes y reportes de los resultados de las auditorías documentales, inspecciones técnicas y revisiones del estado general realizadas a cada vehículo.

(v) Generación de un indicador mensual por bus de acuerdo a lo siguiente:
a) Reprobado: si la auditoría documental, y/o la inspección técnica, y/o la revisión del estado general del bus han sido reprobadas en dicho mes.
b) Aprobado: si ninguna de las instancias mencionadas en (a) han sido reprobadas para dicho mes.

(vi) El acceso remoto a la plataforma al personal del Concesionario, del Certificador, y del MTT, o a quien éste designe, según niveles de usuario adecuados al tipo de operación que esté autorizado a ejecutar.

(vii) Registrar las actividades realizadas en la plataforma con fecha, hora e identificación del usuario.

(viii) La gestión, mantenimiento, respaldo y puesta a disposición de toda la información descrita anteriormente, durante todo el periodo de vigencia del contrato.

El Concesionario deberá considerar en el cumplimiento de la obligación de certificación del mantenimiento de los buses las instrucciones que al efecto establezca el MTT.

D.5.2.5 Auditoría Documental

a. Objeto de la Auditoría Documental

(i) La auditoría documental tendrá por objeto revisar y constatar que las acciones de mantenimiento preventivo efectuadas por el Concesionario y que constan en la hoja de vida del bus, se han ejecutado según las pautas y dentro de los plazos y márgenes establecidos en el plan de mantenimiento, en función de los kilómetros totales, esto es, aquellos kilómetros efectivamente recorridos, con independencia de si los kilómetros fueron recorridos para prestar un servicio de transporte.

(ii) El proceso de auditoría documental deberá contrastar la información contenida en la hoja de vida del bus, con las pautas, márgenes y plazos contemplados en el plan de mantenimiento.

(iii) Será obligación del Concesionario generar y mantener la hoja de vida del bus, bajo apercibimiento de las sanciones que se establecen en el Apéndice N°7.

b. Periodicidad de la Auditoría Documental.

(i) La auditoría documental deberá realizarse mes a mes.

c. Buses comprendidos en la Auditoría Documental.

(i) La auditoría documental deberá abarcar a todos los buses provistos por el Concesionario y desde que éstos inicien su operación.

d. Ejecución de la Auditoría Documental.

(i) La auditoría solo podrá recaer en la revisión de la información contenida en la hoja de vida del bus y de lo dispuesto en el plan de mantenimiento.

(ii) En ningún caso podrá considerar la revisión física de los buses, ni el entorpecimiento de la operación de los buses.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

e. Informe de Auditoría Documental.

(i) El Certificador será responsable de la emisión de un informe que contendrá el resultado de la auditoría documental de cada bus. El formato del informe será determinado oportunamente por el Ministerio, previa audiencia del Concesionario.

(ii) El Certificador deberá entregar copia del informe al Concesionario y al MTT, dentro de los primeros cinco (5) días hábiles del mes siguiente al primer mes calendario de inicio de los servicios, y así para cada mes calendario subsiguiente.

(iii) Los informes deberán ser registrados, mantenidos y gestionados en la plataforma informática regulada en el apartado D.5.2.4.

(iv) El informe deberá referirse a todos y cada uno de los buses, con los procedimientos realizados durante el último mes, y deberá establecer claramente el resultado de la auditoría.

(v) Si durante la auditoría se encontraren fallas o incumplimientos, estos deberán identificarse y ponerse de inmediato en conocimiento del Concesionario, con todos los antecedentes pertinentes, a efectos de que éste repare o corrija dichas fallas o incumplimientos. Cada falla o incumplimiento identificado, se clasificará por el Certificador en un nivel de criticidad baja, media o alta, según se indica en el siguiente numeral. Las fallas o incumplimientos correspondientes a los niveles de criticidad baja y media darán lugar a un periodo de cura, y, en virtud de ello, el Concesionario tendrá uno u otro plazo para corregir la falla o incumplimiento, antes de que se emita el resultado del informe. Realizada la respectiva reparación o corrección, el Concesionario deberá informar al Certificador para que este revise lo actuado.

(vi) Las fallas o incumplimientos corresponderán a los siguientes niveles de criticidad:

a. **Criticidad Baja:** para defectos en componentes o atributos que no afecten el control o la estabilidad direccional del vehículo, que no presenten riesgos para la seguridad de los pasajeros o de terceros, o que no produzcan efectos negativos en el desempeño, en la confiabilidad o en el estado de conservación del vehículo. Estos defectos deben ser reparados por el Concesionario en un plazo máximo de cinco (5) días, contados a partir de la fecha de notificación de la falla o incumplimiento. Hechas las reparaciones pertinentes, el Concesionario deberá informar al Certificador para que revise lo actuado. Si los defectos no son reparados dentro del plazo indicado, podrán aplicarse las sanciones establecidas en el Apéndice 7 del contrato.

b. **Criticidad Media:** para defectos en componentes o atributos que potencialmente puedan afectar el control o estabilidad direccional del vehículo, puedan implicar riesgos de seguridad para los pasajeros o terceros o puedan producir efectos negativos en el desempeño, en la confiabilidad o en el estado de conservación del vehículo. Estos defectos deben ser reparados por el Concesionario en un plazo máximo de tres (3) días, contados a partir de la fecha de notificación de la falla o incumplimiento. Hechas las reparaciones pertinentes, el Concesionario deberá informar al Certificador para que revise lo actuado. Si los defectos no son reparados dentro del plazo indicado, podrán aplicarse las sanciones establecidas en el Apéndice 7 del contrato.

c. **Criticidad Alta:** para defectos en componentes o atributos que afecten el control o la estabilidad direccional del vehículo, la seguridad de los pasajeros o terceros o produzcan efectos negativos o daños inminentes en el desempeño, en la confiabilidad o en el estado de conservación del vehículo.

En este caso, el Concesionario debe retirar el vehículo de servicio inmediatamente hasta que el defecto sea reparado. Las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio, entre que se constate el defecto y la posterior aprobación de la inspección, no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago. Hechas las reparaciones pertinentes, el Concesionario deberá informar al Certificador para que revise lo actuado.

(vii) La auditoría documental podrá arrojar el siguiente resultado para cada bus:

a. **Aprobado,** si todas las acciones de mantenimiento de ese bus se ejecutaron dentro de los plazos y tolerancias estipulados, o bien, se realizaron las correcciones pertinentes dentro del periodo de cura estipulado;

b. **No Aprobado,** si se observaron uno o más incumplimientos de criticidad alta, o no se repararon incumplimientos de criticidad media o baja dentro del periodo de cura.

D.5.2.6 Inspección Técnica

a. Objeto de la Inspección Técnica

(i) La Inspección Técnica revisará la consistencia entre la información obtenida de la auditoría documental y el servicio de mantención efectivamente realizado en dicho bus. Con este objeto, se realizarán inspecciones físicas, tendientes a verificar y validar el cumplimiento del plan de mantenimiento y los procedimientos indicados en los manuales respectivos.

(ii) Adicionalmente, se revisarán los procedimientos de mantenimiento correctivo.

(iii) Durante estas inspecciones, se verificará que los procedimientos aplicados hayan sido los correctos y que se utilicen los instrumentos, herramientas y repuestos adecuados.

b. **Periodicidad de la Inspección Técnica.**

(i) La inspección técnica de cada bus deberá efectuarse al menos cada seis (6) meses.

c. **Buses comprendidos en la Inspección Técnica.**

(i) Cada inspección técnica deberá abarcar una muestra del total de buses, de manera de cumplir con la periodicidad regulada en el literal anterior, sin afectar la operación de los servicios de transporte.

d. **Ejecución de la Inspección Técnica.**

La inspección técnica del bus deberá:

(i) Considerar los componentes que el MTT indique en la oportunidad pertinente, los cuales estarán relacionados con la seguridad de los pasajeros y el entorno de operación del bus.

(ii) Ser realizada en los talleres donde se ejecutan las acciones de mantenimiento, preferentemente en horas valle y con una duración que evite impactos en la prestación de los servicios de transporte

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

e. Informe de Inspección Técnica

(i) Deberá emitirse un informe de inspección por cada bus, que dé cuenta del resultado de la inspección técnica. El formato del informe de inspección será determinado oportunamente por el Ministerio, previa audiencia del Concesionario.

(ii) El informe de inspección deberá contener, a lo menos, la identificación del bus, los componentes inspeccionados y establecer claramente el resultado de la inspección conforme se indica en el numeral (vii) siguiente.

(iii) Si durante la inspección se encontraren fallas o incumplimientos, estos deberán identificarse y ponerse de inmediato en conocimiento del MTT y del Concesionario, con todos los antecedentes pertinentes, a efectos de que éste repare o corrija dichas fallas o incumplimientos. Cada falla o incumplimiento identificado, se clasificará por el Certificador en un nivel de criticidad baja, media o alta, según se indica en el siguiente numeral. Las fallas o incumplimientos correspondientes a los niveles de criticidad baja y media darán lugar a un periodo de cura, y, en virtud de ello, el Concesionario tendrá uno u otro plazo para corregir la falla o incumplimiento, antes de que se emita el resultado del informe. Realizada la respectiva reparación o corrección, el Concesionario deberá solicitar una nueva inspección.

(iv) Las fallas o incumplimientos corresponderán a los siguientes niveles de criticidad:

d. **Criticidad Baja:** para defectos en componentes o atributos que no afecten el control o la estabilidad direccional del vehículo, que no presenten riesgos para la seguridad de los pasajeros o de terceros, o que no produzcan efectos negativos en el desempeño, en la confiabilidad o en el estado de conservación del vehículo. Estos defectos deben ser reparados por el Concesionario en un plazo máximo de cinco (5) días, contados a partir de la fecha de notificación de la inspección. Hechas las reparaciones pertinentes, el Concesionario solicitará una nueva inspección, la que deberá realizarse a más tardar dentro de los siguientes dos días hábiles. Si los defectos no son reparados dentro del plazo indicado, el Concesionario debe retirar el vehículo de servicio hasta que se repare el defecto, se re-inspeccione y se apruebe la inspección. Si no lo retirase, las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio entre que se constató el defecto y su posterior aprobación de la inspección no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago.

e. **Criticidad Media:** para defectos en componentes o atributos que potencialmente puedan afectar el control o estabilidad direccional del vehículo, puedan implicar riesgos de seguridad para los pasajeros o terceros o puedan producir efectos negativos en el desempeño, en la confiabilidad o en el estado de conservación del vehículo. Estos defectos deben ser reparados por el Concesionario en un plazo máximo de tres (3) días, contados a partir de la fecha de notificación de la inspección. Hechas las reparaciones pertinentes, el Concesionario solicitará una nueva inspección, la que deberá realizarse a más tardar dentro de los siguientes dos días hábiles. Si los defectos no son reparados dentro del plazo indicado, el Concesionario debe retirar el vehículo de servicio hasta que se repare el defecto. Si no lo retirase, las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio entre que se constató el defecto y su posterior aprobación de la inspección no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago.

f. **Criticidad Alta:** para defectos en componentes o atributos que afecten el control o la estabilidad direccional del vehículo, la seguridad de los pasajeros o terceros o produzcan efectos negativos o daños inminentes en el

desempeño, en la confiabilidad o en el estado de conservación del vehículo. En este caso, el Concesionario debe retirar el vehículo de servicio inmediatamente hasta que el defecto sea reparado. Las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio, entre que se constate el defecto y la posterior aprobación de la inspección, no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago. Hechas las reparaciones pertinentes, el Concesionario solicitará una nueva inspección, la que deberá realizarse a más tardar dentro de los siguientes dos (2) días hábiles.

(v) Se deberá entregar copia de los informes de inspección al Concesionario y al MTT dentro de los primeros cinco (5) días hábiles del mes siguiente a la realización de las inspecciones.

(vi) Los informes de inspección deberán ser registrados, mantenidos y gestionados en la plataforma informática regulada en el apartado D.5.2.4.

(vii) La inspección técnica podrá arrojar el siguiente resultado para cada bus:

a. **Aprobado,** si se verifica y valida el cumplimiento del plan de mantenimiento y si los procedimientos de mantenimiento aplicados han sido los correctos y se han utilizado los instrumentos, herramientas y repuestos adecuados y se verifica que los componentes inspeccionados:

- No presentan fallas ni defectos en atributos de criticidad alta,
- Presentan hasta dos (2) defectos en atributos de criticidad media, y éstos han sido reparados en el plazo pertinente,
- Presentan hasta cuatro (4) defectos en atributos de criticidad baja, y éstos han sido reparados en el plazo pertinente,
- Presentan hasta cinco (5) defectos de distinta criticidad, y éstos han sido reparados en el plazo pertinente.

b. **No Aprobado,** si se observan uno o más incumplimientos o fallas en la ejecución del plan de mantenimiento y de las mantenciones correctivas y/o si durante la inspección se detectase:

- Uno (1) o más defectos en atributos de criticidad alta, o
- Hasta dos (2) defectos en atributos de criticidad media y éstos no han sido reparados en el plazo pertinente, o
- Tres (3) o más defectos en atributos de criticidad media, o
- Hasta cuatro (4) defectos de criticidad baja y éstos no han sido reparados en el plazo pertinente, o
- En caso de presentar hasta cinco (5) defectos de distinta criticidad, y éstos no han sido reparados en el plazo pertinente, o
- En caso de presentar más de cinco (5) defectos de distinta criticidad.

En este caso, habrá lugar a lo dispuesto en el apartado D.5.2.8 de este instrumento.

D.5.2.7 Revisión del Estado General del Bus

a. Objeto de la Revisión del Estado General del Bus.

(i) La revisión del estado general del bus corresponde a la inspección del estado interior y exterior de la carrocería y los sistemas y componentes relacionados con la calidad de servicios, la seguridad del conductor, de los pasajeros, y del entorno de operación del bus.

b. Periodicidad de la Revisión del Estado General del Bus.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

(i) La revisión del estado general de cada bus deberá efectuarse al menos cada tres (3) meses.

c. Universo de Buses para la Revisión del Estado General del Bus.

(i) Cada revisión del estado general del bus deberá abarcar una muestra del total de buses, de manera de cumplir con la periodicidad regulada en el literal anterior, sin afectar la operación de los servicios de transporte.

d. Ejecución de la Revisión del Estado General del Bus

(i) La Revisión del estado general del bus deberá:
   a. Realizarse en los talleres, terminales de buses y/o cabezales de los servicios, preferentemente en horas valle para evitar impactos en la operación de los servicios de transporte.
   b. Considerar, los componentes críticos relacionados con la seguridad de los pasajeros y el entorno de operación del bus y nivel de criticidad, de conformidad a lo establecido en el manual de revisión del estado general del bus, aprobado mediante Resolución Exenta N°4773, de 2023, del MTT[4].

(ii) Será obligación del Concesionario disponer de un espacio en los talleres, terminales y/o cabezales de los servicios, que cumpla con todas las condiciones de seguridad necesarias para resguardar la integridad física de las personas durante el proceso de revisión del estado general del bus.

e. Informe de Revisión del Estado General del Bus

(i) Deberá emitirse un informe de revisión por cada bus, que dé cuenta del resultado de la revisión del estado general del bus. El formato del informe de revisión será determinado por el Ministerio, con antelación al inicio de las certificaciones correspondientes.

(ii) El informe de revisión deberá contener, a lo menos, la identificación del bus, los componentes inspeccionados y establecer claramente el resultado de la revisión conforme se indica en el numeral (vii) siguiente.

(iii) Si durante la revisión se encontraren fallas o incumplimientos, estos deberán identificarse y ponerse de inmediato en conocimiento del MTT y del Concesionario, con todos los antecedentes pertinentes, a efectos de que éste repare o corrija dichas fallas o incumplimientos. Cada falla o incumplimiento identificado, se clasificará por el Certificador en un nivel de criticidad baja, media o alta, según se indica en el siguiente numeral. Las fallas o incumplimientos correspondientes a los niveles de criticidad baja y media darán lugar a un periodo de cura, y, en virtud de ello, el Concesionario tendrá uno u otro plazo para corregir la falla o incumplimiento, antes de que se emita el resultado del informe. Realizada la respectiva reparación o corrección, el Concesionario deberá solicitar una nueva revisión.

(iv) Las fallas o incumplimientos corresponderán a los siguientes niveles de criticidad:

   a. **Criticidad Baja:** para defectos en componentes o atributos que no afecten el control o la estabilidad direccional del vehículo, o que no presenten riesgos para la seguridad de los pasajeros o de terceros. Estos defectos deben ser reparados por el Concesionario en un plazo máximo de cinco (5) días, contados a partir de la fecha de notificación de la inspección. Hechas las reparaciones pertinentes, el Concesionario solicitará una nueva inspección,

[4] Disponible en el link: https://www.dtpm.cl/index.php/documentos/manuales-y-otros

la que deberá realizarse a más tardar dentro de los siguientes dos (2) días hábiles. Si los defectos no son reparados dentro del plazo indicado, el Concesionario debe retirar el vehículo de servicio hasta que se repare el defecto, se re-inspeccione y se apruebe la inspección. Si no lo retirase, las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio entre que se constató el defecto y su posterior aprobación de la inspección no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago.

b. **Criticidad Media:** para defectos en componentes o atributos que potencialmente puedan afectar el control o estabilidad direccional del vehículo, o presentar riesgos de seguridad para los pasajeros o terceros. Estos defectos deben ser reparados por el Concesionario en un plazo máximo de tres (3) días, contados a partir de la fecha de notificación de la inspección. Hechas las reparaciones pertinentes, el Concesionario solicitará una nueva inspección, la que deberá realizarse a más tardar dentro de los siguientes dos días hábiles. Si los defectos no son reparados dentro del plazo indicado, el Concesionario debe retirar el vehículo de servicio hasta que se repare el defecto. Si no lo retirase, las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio entre que se constató el defecto y su posterior aprobación de la inspección no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago.

c. **Criticidad Alta:** para defectos en componentes o atributos que afecten el control o la estabilidad direccional del vehículo y/o la seguridad de los pasajeros o terceros. En este caso, el Concesionario debe retirar el vehículo de servicio inmediatamente hasta que el defecto sea reparado. Las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio, entre que se constate el defecto y la posterior aprobación de la inspección, no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago. Hechas las reparaciones pertinentes, el Concesionario solicitará una nueva inspección, la que deberá realizarse a más tardar dentro de los siguientes dos (2) días hábiles.

(v) Se deberá entregar copia del informe de revisión al Concesionario y al MTT, dentro de los primeros cinco (5) días hábiles del mes siguiente a la realización de las revisiones.

(vi) Los informes de revisión deberán ser registrados, mantenidos y gestionados en la plataforma informática regulada en el apartado D.5.2.4.

(vii) La revisión del estado general del bus podrá arrojar los siguientes resultados para cada bus:

a. **Aprobado:** si se verifica que el estado interior y exterior del bus inspeccionado:

- No presenta fallas ni defectos en atributos de criticidad alta,
- Presenta hasta dos (2) defectos en atributos de criticidad media, y éstos han sido reparados en el plazo pertinente,
- En caso de presentar hasta cuatro (4) defectos en atributos de criticidad baja, y éstos han sido reparados en el plazo pertinente,
- En caso de presentar hasta cinco (5) defectos de distinta criticidad, y éstos han sido reparados en el plazo pertinente.

b. **No Aprobado:** si durante la revisión se detectare:

- Uno (1) o más defectos en atributos de criticidad alta, o,

DIRECCION DE PRESUPUESTOS SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES MINISTERIO DE HACIENDA

- Hasta dos (2) defectos en atributos de criticidad media y éstos no han sido reparados en el plazo pertinente, o
- Tres (3) o más defectos en atributos de criticidad media, o
- Hasta cuatro (4) defectos de criticidad baja y éstos no han sido reparados en el plazo pertinente, o
- En caso de presentar hasta cinco (5) defectos de distinta criticidad, y éstos no han sido reparados en el plazo pertinente, o
- En caso de presentar más de cinco (5) defectos de distinta criticidad,

En este caso, habrá lugar a lo dispuesto en el apartado D.5.2.8.

D.5.2.8 Efectos de un resultado "No aprobado"

(i) Las expediciones comerciales realizadas por los buses cuya certificación no esté aprobada no serán consideradas válidas, de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°6, y por tanto no serán contabilizadas en los kilómetros con derecho a pago, de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 5 del contrato.

(ii) Es obligación del Concesionario efectuar las correcciones, reparaciones y ajustes que resulten necesarios para subsanar los incumplimientos, fallas o reparos detectados con ocasión del proceso de certificación. En el caso que el Concesionario no satisfaga en tiempo y forma estas obligaciones, podrán aplicarse las sanciones establecidas en el Apéndice N°7 del contrato de concesión.

(iii) Con todo y en el evento que el Concesionario no cumpla con la obligación a que se refiere el numeral (ii) precedente, el MTT podrá requerir a un tercero que realice las correcciones, reparaciones y ajustes pertinentes con cargo a los ingresos del Concesionario, de acuerdo lo indicado en el Apéndice N°6 del contrato de concesión.

(iv) Una vez efectuadas las correcciones, reparaciones y ajustes que resuelvan los incumplimientos o fallas detectados en el proceso de certificación, el Concesionario deberá solicitar al Certificador una nueva inspección y la emisión del correspondiente informe que dé cuenta de la resolución de los reparos.

D.5.2.9 Incumplimiento de la obligación de efectuar las Certificaciones.

La falta de una certificación oportuna e íntegra dará lugar a las sanciones previstas en el Apéndice N°7 del contrato de concesión.

E. DE LOS BUSES DERIVADOS DE LA CESIÓN DE CONTRATOS DE PROVISIÓN

E.1 Aspectos Generales

Para el caso de los buses derivados de la cesión de contratos de provisión, el Concesionario deberá aceptar y suscribir las cesiones de los contratos de provisión de buses que el Ministerio le instruya, de conformidad a lo dispuesto en las cláusulas 3.2.2.11 y 4.4.1.1. del contrato de concesión, y en tal sentido, cumplir con las exigencias del respectivo contrato relativas al mantenimiento de los buses, garantías y repuestos, número de cuotas a pagar, fechas de pago y monto, entre otros aspectos.

Según lo dispuesto en la cláusula 5.3.1.8.4 del contrato de concesión, el Concesionario tendrá derecho a un pago mensual por cada uno de los buses que reciba derivados de la cesión de un contrato de provisión, para el solo efecto de hacer frente al pago de las cuotas o canon de rentas pendientes.

Además, el Concesionario será responsable de certificar el mantenimiento de los buses. Para estos efectos, el Concesionario deberá contratar a un tercero, en adelante Certificador, que no podrá estar relacionado con el Concesionario -ni con quien realice el mantenimiento de los buses, según corresponda-, en los términos del artículo 100 de la ley N° 18.045, salvo acuerdo por escrito con el Proveedor de Buses, ni con los Operadores de Buses del Sistema. El Certificador y el procedimiento de certificación deberá sujetarse a lo dispuesto en el apartado D.5.2.

En el caso que el Certificador esté relacionado con el Concesionario, el estado de los buses además deberá ser auditado por un tercero no relacionado con el Concesionario, que cumpla con el requisito establecido en el literal a. de la cláusula D.5.2.2 (i). Este proceso de auditoría será de cargo del Concesionario, se realizará anualmente respecto de una muestra aleatoria de buses definida por el Ministerio, equivalente al diez por ciento (10%) de la flota, de conformidad a los aspectos sobre inspección técnica y revisión del estado general del bus, detallados en este instrumento, en lo que corresponda.

Para velar por el cumplimiento de la obligación de certificación del mantenimiento, el Concesionario deberá entregar al MTT con posterioridad a la suscripción del contrato de concesión, en la oportunidad y conforme al formato que indique el MTT, el plan de mantenimiento en base al cual deberá realizarse la certificación correspondiente, de conformidad con el o los respectivos contratos de provisión, los estándares generales de la industria y las recomendaciones de el o los fabricantes.

Sin perjuicio de lo anterior, durante la ejecución del contrato el Concesionario podrá modificar las condiciones del proceso de certificación con el único objetivo de mejorar los procesos de auditoría y/o inspección y/ o revisión del estado general del bus, para asegurar el correcto mantenimiento y estado de conservación de la flota. Esto, previa autorización del MTT y siempre y cuando no implique un menoscabo a los alcances y requerimientos estipulados contractualmente y no se afecte la disponibilidad de la flota ni la operación de los servicios de transporte.

E.2 Traspaso de buses

Con posterioridad a la suscripción del contrato de concesión, pero en forma previa a la suscripción de las cesiones de contratos de provisión y al traspaso de los buses pertinentes, el DTPM corroborará que los buses se encuentren en correcto estado de conservación, atendida su antigüedad y uso. Para ello, el DTPM realizará un proceso de revisión de los buses, con base en una pauta de mantenimiento elaborada por la Gerencia de Operaciones y Mantenimiento del DTPM, que será la encargada de coordinar y ejecutar las referidas inspecciones.

La información técnica que derive de estas inspecciones se pondrá a disposición de los Concesionarios, así como también otros antecedentes relativos a la mantención de los buses

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

(historial de mantenimiento y documentación del vehículo correspondiente a revisiones técnicas, entre otros).

Se permitirá que el Concesionario que lo desee participe de estas inspecciones y realice observaciones sobre el estado de los buses. Estas observaciones solo se podrán referir a los elementos considerados en la pauta de mantenimiento referida precedentemente. En caso de corresponder, la Gerencia de Operaciones y Mantenimiento requerirá al operador que entrega los buses para que proceda a realizar las correcciones pertinentes. Las observaciones que se realicen respecto de otros elementos del bus -no considerados en la pauta de mantenimiento- se tendrán por no realizadas y no darán lugar a corrección alguna.

Realizado el proceso referido, el Ministerio notificará la instrucción de aceptar y suscribir las cesiones de contratos de provisión pertinentes.

En caso de que existan diferencias entre el Operador Saliente y el Concesionario que recibe los buses, en relación al estado de los buses o a la infraestructura de carga asociada, que no logren solucionar dentro del plazo de cinco (5) días hábiles de producida la diferencia, cualquiera de las partes podrá solicitarle por escrito a la otra, con copia al Ministerio, que el asunto sea visto y resuelto por un experto técnico. La decisión del experto técnico será final y vinculante para las partes.

El experto técnico será designado por ambas partes de común acuerdo, del listado de expertos que entregará el MTT dentro de tercer día hábil de haber recibido copia de la solicitud de experto técnico. A falta de acuerdo, lo que se entenderá que ocurre si no hay acuerdo dentro del plazo referido de cinco 5 días hábiles contados desde la solicitud de designación, el experto técnico será escogido por sorteo realizado por las partes, de entre aquellos del listado mencionado. Si ningún profesional escogido o sorteado de aquellos del listado acepta el encargo, entonces el MTT propondrá dentro de cinco (5) días hábiles a dos expertos adicionales, aplicándose nuevamente el mismo procedimiento antes detallado.

El experto técnico deberá resolver la diferencia dentro del plazo de 10 días hábiles contados desde su designación. Podrá solicitar información a cualquiera de los operadores involucrados y efectuar visitas técnicas para realizar una revisión de los buses. Las partes deberán presentar sus posiciones al experto técnico por escrito dentro del tercer día hábil contado desde su designación.

El experto técnico deberá actuar como experto y no como árbitro. Los costos relacionados con este procedimiento de experto técnico serán soportados por la parte vencida en la decisión del experto, o proporcionalmente, según corresponda.

F. RENOVACIONES, AMPLIACIONES, REDUCCIONES Y TRASPASOS DE FLOTA

F.1 Revisión periódica de la flota

Al menos una vez al año el Concesionario y el DTPM realizarán una revisión de la flota. En esta revisión se deberá determinar si se requiere hacer cambios en la flota operativa base y de reserva producto de buses que cumplirán su vida útil de acuerdo con los criterios establecidos en el apartado C.3 de este instrumento.

El Administrador del Contrato informará la oportunidad en que se realizará la revisión anual, sin perjuicio de que puedan existir otras instancias de revisión posteriores acordadas entre las partes.

F.2 Edad promedio de la flota

En la primera revisión del año calendario, conforme al apartado anterior, se calculará la edad promedio de la flota, sobre la base de la antigüedad de cada bus de la flota operativa base y de reserva, de acuerdo con la siguiente ecuación:

$$EPF_T = \frac{\sum_b e_{b,T}}{Nb}$$

Donde:

EPF_T : Edad promedio de la flota calculada al año T.

$e_{b,T}$: Antigüedad del bus b calculada al año T, entendida ésta como los años transcurridos desde su fabricación hasta el año T inclusive, conforme a la anotación en el Registro de Vehículos Motorizados.

Nb : Numero de buses de la flota operativa base y de reserva del concesionario, que se encuentra debidamente inscrita en el RNSTP.

Cualquier bus que se incorpore a la flota operativa base, de reserva, de soporte o auxiliar deberá tener como máximo la edad promedio de la flota (EPF) al instante de su inscripción en el RNSTP. Sin perjuicio de lo anterior, para cautelar la continuidad del servicio, el Ministerio podrá autorizar la incorporación de buses que sobrepasen la edad promedio de la flota.

F.3 Renovación de buses

Los buses de la flota operativa base y/o de reserva del Concesionario que cumplan con su vida útil o se requiera renovarlos por cualquier otra razón debidamente calificada por el MTT, podrán ser reemplazados por otros buses a través de nuevos contratos de provisión. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá instruir que la provisión de buses se realice a través de un mecanismo diverso, manteniendo el equilibrio económico del contrato en caso de que corresponda.

Al respecto, se podrán presentar las siguientes situaciones:

a. Un bus requiere ser reemplazado por un vehículo de similares o equivalentes características.
b. Un bus requiere ser reemplazado por un vehículo de diferentes características, debido a cambios en los Programas de Operación u otros motivos fundados.
c. Un bus no requiere ser reemplazado, debido a reducciones en la oferta establecida en los Programas de Operación u otros motivos fundados.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

Con el objetivo de velar por la calidad del servicio, el Ministerio deberá siempre aprobar en forma previa las especificaciones de la flota que reemplazará los buses pertinentes.

En el caso del literal a, los buses de reemplazo deberán tener características equivalentes o superiores y ser de tecnología de propulsión eléctrica o cero emisiones, con el fin de procurar no aumentar los niveles de emisión de gases de la flota, a no ser que el Ministerio, con el fin de cautelar la continuidad del servicio, autorice algo diferente. El Concesionario estará obligado a operar con los buses que se entreguen de conformidad a lo dispuesto en este apartado.

Cualquier bus, adicional o de reemplazo, que se incorpore a la flota operativa base, de reserva, de soporte o auxiliar, al momento de su inscripción en el RNSTP deberá tener como máximo la edad promedio de la flota (EPF) calculada al momento de la incorporación, de acuerdo con lo indicado en el apartado F.2. Sin perjuicio de lo anterior y para cautelar la continuidad del servicio, el Ministerio podrá autorizar la incorporación de buses cuya edad sea superior al EPF.

Los reemplazos de buses por otros de equivalentes o superiores características, por regla general no darán lugar a ajustes en los pagos al Concesionario, salvo que se afecten de manera relevante las variables principales del negocio, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 5.4.1 del contrato de concesión. En caso de incorporación de buses cuya tecnología difiera de las utilizadas por el Concesionario y que por consiguiente no exista un Precio por Kilómetro (PK) o en su defecto este sea igual a cero (0), entonces el MTT y el Concesionario deberán acordar el PK a utilizar para esta tecnología de bus. En caso de no llegar a acuerdo se realizará el procedimiento establecido en la cláusula 5.4. del contrato.

F.4 Ampliaciones de flota

La flota del Concesionario podrá ampliarse por la adjudicación de un nuevo servicio subastado -de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°3 del contrato-, por la necesidad de ampliar la oferta de algún servicio, o por cualquier otro requerimiento del Ministerio debidamente fundado. El Concesionario estará obligado a operar con los buses que se entreguen de conformidad a lo dispuesto en este apartado.

Los buses que se incorporen a la flota deberán ser de una antigüedad menor o igual a la edad promedio de la flota al momento de su inscripción en el RNSTP, de acuerdo con lo establecido en el apartado F.2. y de características equivalentes o superiores. En caso de incorporación de buses cuya tecnología difiera de las utilizadas por el Concesionario y que por consiguiente no exista un Precio por Kilómetro (PK) o en su defecto este sea igual a cero (0), entonces el MTT y el Concesionario deberán acordar el PK a utilizar para esta tecnología de bus. En caso de no llegar a acuerdo se realizará el procedimiento establecido en la cláusula 5.4. del contrato.

En caso de que los buses a adicionar sean nuevos y provengan de un nuevo contrato de provisión, se aplicará el procedimiento descrito en el apartado D de este instrumento, o lo que establezca el respectivo contrato de provisión. Por otro lado, en caso de que los buses a adicionar correspondan a un traspaso de otro actor del Sistema, el Ministerio informará, mediante el envío de un cronograma de ampliación de flota, las instancias de revisión de documentos, visitas para la revisión del estado de los buses, fechas y procedimiento para la entrega de los buses al Concesionario. Los buses que se adicionen a la flota deberán cumplir con las mismas exigencias que el resto de la flota del Concesionario respecto de la tenencia, seguros, mantenimiento, etc. según corresponda, de conformidad a lo estipulado en el presente Apéndice.

F.5 Reducciones de flota

La flota del Concesionario podrá ser reducida como consecuencia de la reducción de servicios, de acuerdo con lo indicado en el Apéndice N°7 del contrato de concesión, y/o como resultado de un proceso de restablecimiento de la ecuación contractual, en los términos y condiciones dispuestos en la cláusula 5 del contrato de concesión. En ambos casos, la reducción de flota

podrá derivar en el traspaso de buses a otros Operadores de Buses, de acuerdo con el apartado F.6 siguiente.

F.6 Traspaso de buses

Cada vez que se ponga término a la concesión o se reduzca la flota del Concesionario en virtud de lo dispuesto en el apartado F.5 del presente documento, el Ministerio podrá solicitar al Concesionario que transfiera buses al receptor que designe el MTT.

Las transferencias de buses deberán realizarse sin interrupción de los servicios de transporte en los períodos de transición, de acuerdo a las reglas que se indican en los apartados F.6.1. a F.6.3 siguientes. En lo no previsto, se aplicarán las reglas que establezca el Decreto Supremo N°192, de 2014, del MTT, que aprueba el Reglamento sobre registro de bienes afectos a concesiones de uso de vías, o la norma que lo modifique o reemplace.

El Ministerio podrá exigir al Concesionario adoptar las medidas operacionales que permitan una adecuada continuidad de los servicios mientras se produce el traspaso de los bienes afectos, como una reducción temporal de la oferta de transporte, la entrega parcial de un bien inmueble, entre otros.

F.6.1 Documentos de traspaso

En caso de que el Ministerio solicite el traspaso de buses, el Concesionario deberá presentar al MTT un Reporte de Traspaso por escrito, sesenta (60) días antes del traspaso de los buses, que incluya lo siguiente:

(i) Para cada bus, el detalle de al menos:

a. Todas las acciones de mantenimiento preventivo y correctivo,

b. Todos los resultados de las revisiones técnicas,

c. Resultados de todas las auditorías documentales, inspecciones técnicas y revisiones del estado general del bus.

(ii) Cronograma detallado de visitas. El Concesionario deberá elaborar y proponer un cronograma para que el o los receptores puedan revisar el estado general de los buses. Dicho cronograma deberá indicar el día, hora y lugar de la visita, y el tiempo disponible para la revisión de cada bus.

(iii) Cronograma detallado de traspaso. El Concesionario deberá elaborar y proponer un cronograma para la entrega gradual de los buses a el o los Receptores, en el que se indique la fecha, hora y lugar de entrega de cada uno de los buses, así como cualquier otra información relevante.

El Ministerio entregará al receptor la información recibida. Tanto el Ministerio como el receptor de los buses podrán proponer ajustes a los cronogramas indicados en los numerales (ii) y (iii) precedentes, y podrán emitir observaciones respecto del reporte, en cuanto a trabajos de mantenimiento y reparación. El Ministerio informará al Concesionario los ajustes y observaciones formulados por el receptor de los buses. En caso de no existir acuerdo en un periodo de 30 días contados desde la recepción del reporte de traspaso, el Ministerio determinará el cronograma definitivo de visitas y de traspaso, para lo cual deberá siempre considerar la continuidad de los servicios de transporte.

F.6.2 Proceso de revisión de buses traspasados

El Concesionario deberá permitir la entrada del receptor de los buses al lugar donde se encuentren estos ubicados con el objeto de que el receptor practique las revisiones programadas en el cronograma de visitas a que se refiere el apartado F.6.1.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

El día y hora previstos para la revisión de los buses, el receptor podrá inspeccionar el estado de los buses. Como resultado de estas visitas, el receptor podrá solicitar al Concesionario trabajos de mantenimiento y reparación de los buses. Estas solicitudes de trabajos solo se podrán referir a determinados elementos del bus definidos por la Gerencia de Operaciones y Mantenimiento del DTPM en un oficio que se generará para tal efecto, y, en caso de corresponder, la Gerencia de Operaciones y Mantenimiento del DTPM requerirá al Concesionario que entrega los buses que proceda a realizar las correcciones pertinentes. Las observaciones que se realicen respecto de otros elementos del bus se tendrán por no realizadas y no darán lugar a corrección alguna.

En ejercicio de sus facultades de fiscalización y supervisión, y conforme a lo dispuesto en los respectivos instrumentos de regulación, el Ministerio podrá siempre revisar por sí o por terceros contratados como personal de apoyo, el estado de los buses. Así, por ejemplo, el Ministerio podrá solicitar la revisión de las condiciones técnicas de los buses en el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV), de una muestra aleatoria de los buses que serán traspasados. Estos requerimientos se realizarán buscando minimizar los efectos sobre la normal operación de los servicios de transporte y las actividades de mantenimiento del Concesionario.

En el caso de que algún bus no esté en condiciones de ser traspasado, es decir, que no se encuentre en correcto estado de conservación atendida su antigüedad y uso, el Ministerio podrá solicitar a un tercero la realización de las correcciones, reparaciones y ajustes pertinentes con cargo a los ingresos del Concesionario.

F.6.3 Proceso de aceptación de buses traspasados

El día y hora previstos para la entrega de los buses conforme al cronograma de traspaso referido en los apartados precedentes, deberán concurrir un representante del Concesionario y otro del receptor, quienes debidamente autorizados, harán la entrega material de el o los buses.

Adicionalmente, el Ministerio podrá designar a uno o más funcionarios de su dependencia para que asistan al traspaso y levanten un acta de lo sucedido.

El Concesionario deberá gestionar y/o suscribir oportunamente los instrumentos jurídicos que habiliten al receptor para usar los buses y que permitan su inscripción en el RNSTP, a nombre del receptor, así como para inscribirlo en el Registro de Vehículos Motorizados que lleva el Servicio de Registro Civil e Identificación, si correspondiere.

G. DE LA FLOTA AUXILIAR Y DE SOPORTE

G.1 Flota Auxiliar

Los buses que compongan la flota auxiliar deberán cumplir con las exigencias establecidas en los Decretos Supremos N°212/1992 y N°122/1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y sus modificaciones, además de las exigencias establecidas en la demás normativa aplicable.

En el caso de los buses de la flota auxiliar, el mantenimiento será responsabilidad del Concesionario, y deberá ajustarse a los estándares generales de la industria, de manera de permitir el correcto funcionamiento de los buses durante toda su vida útil, así como también una operación segura.

El Concesionario podrá, previa autorización del Ministerio, hacer uso de la flota auxiliar para la prestación de servicios, de acuerdo con lo dispuesto en los Apéndices N°3 y N°10 del contrato de concesión. En este caso, la flota auxiliar estará sometida a la medición del Indicador de Calidad de Atención establecido en el Apéndice N°6.

G.2 Flota de Soporte

Los buses que compongan la flota de soporte deberán cumplir con lo dispuesto en el Apartado E de este instrumento, con las exigencias establecidas en los contratos de provisión, además de las exigencias establecidas en la demás normativa aplicable.

En el caso de los buses de la flota soporte, el mantenimiento será responsabilidad del Concesionario, y deberá ajustarse a lo dispuesto en los instrumentos respectivos.

El Concesionario podrá, previa autorización del Ministerio, hacer uso de la flota de soporte para la prestación de servicios, de acuerdo con lo dispuesto en los Apéndices N°3 y N°10 del contrato de concesión. En este caso, la flota de soporte estará sometida a la medición del Indicador de Calidad de Atención establecido en el Apéndice N°6.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

H. OTRAS DISPOSICIONES

H.1 Buses clase C2

El Concesionario contará, para la flota operativa base y flota de reserva, con buses clase C2, derivados de la cesión de contratos de provisión, de conformidad a lo dispuesto en la ficha técnica.

Dada la naturaleza de los contratos de provisión que rigen el uso de estos buses, estarán sujetos, en lo que corresponda, a lo indicado en el apartado E del presente Apéndice.

El Programa de Operación definirá aquellos servicios que deben ser operados con buses clase C.

H.2 Mitigación de incidentes por fallas mecánicas

En caso de que algún vehículo de la flota presente una o más fallas mecánicas que le impidan circular mientras está en servicio, el Concesionario deberá proceder al retiro del vehículo dentro de un lapso prudente, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado C del Apéndice N°10, respetando el principio de continuidad del servicio, a fin de reducir la obstrucción del tránsito en la vía pública.

Los incidentes de vehículos detenidos en la vía pública por fallas mecánicas, que no sean resueltos oportunamente, se sancionarán de acuerdo con lo indicado en el Apéndice N°7 del presente contrato de concesión. Lo anterior, sin perjuicio de los descuentos que proceda aplicar conforme los mecanismos de aseguramiento de calidad que se contemplan en el Apéndice N°6.

H.3 Conectividad a Internet dentro del bus

El Concesionario deberá contar con los servicios y capacidades necesarias para la entrega de conectividad a Internet dentro del bus a los pasajeros utilizando el equipamiento tecnológico (*hardware*) disponible para este propósito en los buses. En este sentido, el Concesionario será el responsable de administrar los equipos con que cuenta el bus, entregar los servicios de comunicación, llevar un log de uso correcto de la red y velar por el debido uso. El servicio de conexión a internet a los usuarios debe cumplir con las siguientes características:

a. Permitir un mínimo de 30 usuarios de forma simultánea por bus.

b. Permitir un tiempo de navegación por usuario de al menos 40 minutos.

c. Permitir la configuración, mediante cola de espera, del tiempo de espera para la reconexión de la red, informando a través del navegador el tiempo de espera restante. Este tiempo podrá variar en función de la cantidad de usuarios conectados al sistema.

d. La velocidad de navegación podrá ser asimétrica, realizando una configuración con calidad de servicio, para asegurar una velocidad mínima de descarga de 1 Mbps para cada usuario. La velocidad de descarga máxima podrá variar en función de la cantidad de usuarios conectados y el ancho de banda disponible en la salida WAN, repartiéndose ésta a prorrata para cada usuario. La velocidad de subida podrá variar de la misma forma, en proporción a lo entregado por el proveedor de Internet.

e. La red de cada bus deberá estar definida con el texto "#RedMovilidad" o lo que defina el Ministerio. Lo anterior con la finalidad de hacer más sencilla la conexión para el usuario y evitar cruces de SSID entre buses aledaños en un mismo momento y lugar.

H.4 Revisión adicional de las condiciones técnicas de los vehículos

Según lo dispuesto en la cláusula 8 del contrato de concesión, el MTT podrá en cualquier momento efectuar las inspecciones, mediciones y diagnósticos que estime convenientes para la correcta supervisión de las obligaciones del contrato.

En este sentido, se podrán realizar fiscalizaciones por parte del Programa Nacional de Fiscalización del MTT y/o solicitarse el envío de buses al 3CV para ser inspeccionados, de acuerdo con la normativa vigente y a lo establecido en los contratos de concesión de uso de vías u otros instrumentos jurídicos pertinentes.

Los procesos de mantención y certificación del mantenimiento regulados en este apartado no modifican ni restringen las exigencias previstas en la normativa vigente, en particular aquellas contempladas en el Título VII del Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 2007, conjunto del MTT y del Ministerio de Justicia que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Nº 18.290, sobre Tránsito, así como aquellas que establecen la revisión aleatoria de buses por el Centro de Control y Certificación Vehicular, dependiente del MTT. Con respecto a la supervisión del mantenimiento de los buses, el Ministerio cuenta con un Protocolo de Supervisión del Mantenimiento (PSM), regulado en el Apartado D del Apéndice N°10.

Estas revisiones se realizarán de forma de minimizar los efectos sobre la normal operación de los servicios y las actividades de mantenimiento del Concesionario.

H.5 Fiscalización y sanciones

En caso de verificarse que no se ha dado cumplimiento a cualquiera de las exigencias de este Apéndice, se procederá a aplicar las sanciones que corresponda según lo indicado en el Apéndice N°7 del contrato de concesión.

I. MODIFICACIONES AL APÉNDICE

Este Apéndice podrá modificarse de común acuerdo entre las partes, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 11.6 del contrato de concesión, o cuando corresponda por aplicación de lo dispuesto en las cláusulas 2.1.5. u 11.1. del mismo instrumento.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

APÉNDICE N°5: DE LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS TECNOLÓGICOS PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO

A. INTRODUCCIÓN

El funcionamiento del Sistema de Transporte Público Metropolitano requiere la integración operacional, tecnológica, financiera y tarifaria de los diferentes actores involucrados, así como de herramientas automatizadas de gestión e información que permitan mejorar la calidad de los servicios ofrecidos a las personas usuarias.

Para ello, se requiere disponer de, al menos, los siguientes Servicios Complementarios Tecnológicos:

a) El o los servicios del Sistema de Ticketing, también conocidos como Gestión de Pagos, que abarcan, entre otras funcionalidades, la provisión del equipamiento embarcado de ticketing (validadores), la validación de los distintos medios de acceso a bordo de los buses, la valorización y el cobro de las transacciones, y el procesamiento y liquidación de las transacciones para el posterior pago a los Operadores de Transporte; y

b) El Servicio de Gestión de Flota, encargado de capturar, procesar y concentrar la información operacional proveniente de los buses que componen la flota de los Operadores de Buses.

B. PROVISIÓN DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS TECNOLÓGICOS

La provisión de los servicios anteriormente descritos se desarrollará conforme a las reglas de servicio y condiciones definidas bajo el actual esquema de servicios complementarios, para lo cual el Concesionario deberá suscribir los respectivos contratos con los proveedores de servicios complementarios tecnológicos, contenidos en el Apéndice N°9 del contrato. La descripción de las funcionalidades y características de estos servicios, así como las responsabilidades de cada uno de los actores, se encuentran detalladas en los contratos pertinentes.

C. RESPONSABILIDADES DEL CONCESIONARIO RELACIONADAS CON LA PROVISIÓN DE LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS TECNOLÓGICOS

Respecto a los servicios complementarios tecnológicos, el Concesionario deberá cumplir con las instrucciones entregadas por el proveedor de servicios tecnológicos, las que tienen relación con el cuidado y operación del equipamiento a bordo de los buses y de los sistemas de apoyo y/o informáticos instalados en las dependencias del Concesionario y terminales de buses. En función de esto tendrá las siguientes responsabilidades y obligaciones, además de las contenidas en los contratos pertinentes:

C.1 Responsabilidades relacionadas con la conducción y/u operación de los buses y servicios de transporte:

(i) La operación de la consola u otros dispositivos de ingreso de información operacional a bordo del bus.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

(ii) El ingreso de los datos de los servicios de transporte a operar y el sentido del servicio (ida/vuelta).
(iii) Eventuales inicializaciones y cierres de servicios.
(iv) El ingreso de información para la gestión de reportes en ruta o envío de mensajes. En caso de requerirse, debe contar con el personal para dibujar los trazados de desvío para informar a las personas usuarias.
(v) La revisión de mensajes recibidos en la consola, y su ejecución, cuando corresponda.
(vi) La verificación de la correcta asignación de buses y conductores según lo establecido en la programación de servicios.
(vii) La verificación de la correcta asignación del servicio y sentido, o "Servicio en Tránsito", en los letreros de información del bus hacia el exterior.
(viii) Dar acceso a el o los Proveedor(es) de Servicios Complementarios Tecnológicos y al Ministerio a las cámaras de los buses en caso de requerirse. Para casos de emergencia, tales como, agresiones, robo, incendio, siniestro vial, se debe poder transmitir en vivo.
(ix) La verificación, antes de que el bus comience el servicio, del correcto funcionamiento de los dispositivos de validación de los medios de acceso.
(x) El aviso al proveedor de servicios tecnológicos de las anomalías detectadas en el equipamiento, servicios e información entregada por el sistema, en los plazos y forma establecidas.
(xi) La configuración de los parámetros, usuarios, permisos y alertas propias de su operación de acuerdo con el "Manual de Uso" de los Servicios de Apoyo a la Explotación de Flota.
(xii) La comunicación de incidencias en cualquiera de las funcionalidades entregada por los Servicios Complementarios Tecnológicos, y la colaboración y verificación de la resolución de dichas incidencias.
(xiii) El reporte de deficiencias detectadas en la información cartográfica y geo-referencias de elementos de la red de transporte.
(xiv) El ingreso de datos e información relacionados con las flotas operadas por el Concesionario.
(xv) En caso de existir, se deben gestionar los mensajes de información para las personas usuarias, así como también informar sobre disrupciones en la operación en tiempo real, en caso de ser posible.
(xvi) Colaborar en la generación de información asociada a zonas geográficas por donde operan los servicios de transporte.
(xvii) Mantener el validador encendido hasta la descarga completa de las transacciones.

C.2 Responsabilidades relacionadas con la administración y operación de los terminales de buses:

(i) Dar las facilidades de acceso y de espacio físico en los buses y en los terminales de buses para que el o los Proveedor(es) de Servicios Complementarios Tecnológicos realice(n) las instalaciones necesarias para el funcionamiento de los sistemas tecnológicos, así como dar facilidades de coordinación y acceso para que se realicen actividades de mantención correctiva y preventiva, descargas de información y eventuales desinstalaciones de equipamiento.
(ii) Permitir la instalación del equipamiento a bordo y en los terminales y oficinas, además de dar las facilidades de instalación y suministro eléctrico para permitir la operación del equipamiento y de los distintos sistemas.
(iii) Disponer de personal propio que realice el movimiento de los buses dentro del

terminal, y que provea acceso a todas aquellas zonas del bus donde el o los Proveedor(es) de Servicios Tecnológicos deba(n) operar (gabinete para equipamiento tecnológico, racks, compartimiento de baterías, entre otros.).

(iv) Verificar la ejecución de las acciones de mantención preventiva y/o correctiva, y luego verificar el correcto funcionamiento del servicio sobre el cual se ejecutaron dichas acciones.

(v) Disponer personal para que reciba la capacitación necesaria para la operación y cuidado del equipamiento con el cual operarán.

(vi) Distribuir a su personal los manuales de operación del equipamiento a bordo de los buses, de los distintos sistemas y de cualquier otro equipamiento entregado por el Proveedor de Servicios Complementarios.

(vii) Dar cumplimiento a los procedimientos operativos definidos en los Manuales de Procedimiento para la mantención correctiva del equipamiento y aplicaciones.

(viii) Colaborar con el o los Proveedor(es) de Servicios Complementarios en la entrega de información y apoyo de su personal durante la ejecución tareas de desarrollo, implementación, transición y ejecución de los servicios a lo largo del periodo de vigencia del contrato.

(ix) Velar por el uso correcto de todos los dispositivos y sistemas tecnológicos, como por ejemplo los dispositivos a bordo de los buses y aquellos que se instalen en sus dependencias.

(x) Tomar las medidas de seguridad y cuidado necesarias para resguardar los equipos tecnológicos instalados en los buses, en los terminales y sus instalaciones, siendo responsable de todo aquel equipamiento que se encuentre bajo su custodia.

(xi) Responder por daños, robos, vandalismo, intervenciones de terceros no autorizados y mal uso de dicho equipamiento.

(xii) Mantener correctamente los componentes que alimenten la información de los sistemas de gestión de flota (como por ejemplo odómetros), y de todo el equipamiento que se encuentre en los buses (por ejemplo, sistema de control de acceso, cámaras de seguridad, entre otros), cuya mantención no sea de responsabilidad de los Proveedores de Servicios Complementarios.

(xiii) Tomar las medidas necesarias para que los terminales mantengan las condiciones que permitan habilitar y operar los servicios tecnológicos, como las instalaciones que estos servicios tecnológicos definan y los servicios básicos como disponibilidad de electricidad. En caso de existir terminales que no cumplan con las condiciones mencionadas, frente a un requerimiento del o los Proveedores de Servicios Tecnológicos, el Concesionario estará obligado a realizar descargas móviles o actualizaciones de parámetros y de *firmware*, a costo exclusivo del Concesionario.

(xiv) El Concesionario deberá proveer a su cargo energía eléctrica, iluminación, condiciones apropiadas de higiene y seguridad, al menos en iguales condiciones a las que dispone para su personal, en especial Línea de Vida, para el personal del o los Proveedores de Servicios Tecnológicos y a quien éstos mandaten. En ese sentido, deberá disponer de una zona delimitada en los terminales para la atención de buses, específicamente para las tareas de instalación, desinstalación, traspaso y mantenimiento de equipamiento, cumpliendo con los estándares de seguridad exigidos.

(xv) Disponer de los buses en el lugar y tiempo acordado con el o los Proveedor(es) de Servicios Complementarios Tecnológicos, cuando así sea requerido por éste o el Ministerio.

(xvi) Hacer entrega de la documentación requerida para efectos de las tareas de instalación, desinstalación y traslado de equipamiento asociado a la prestación de servicios tecnológicos.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

(xvii) Reportar al o los Proveedores de Servicios Tecnológicos cualquier incidente que pudiere afectar la prestación de los Servicios Tecnológicos respectivos, todo ello conforme a los procedimientos y plazos que se definan para el efecto.

(xviii) El Concesionario deberá disponer de un espacio físico que dé cumplimiento a requerimientos técnicos para la carga de validadores y baterías de zonas de pago extra-vehicular, así como también deberá tener conectividad de comunicación internet/celular.

(xix) Permitir al o los Proveedores de Servicios Tecnológicos efectuar las actualizaciones que requieran tanto los softwares como los hardware del equipamiento que utilicen.

D. ADECUACIONES DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS TECNOLÓGICOS

Con el fin de asegurar la continuidad operacional de los servicios y una adecuada calidad de servicio a las personas usuarias, el MTT podrá implementar adecuaciones en los contratos de servicios complementarios tecnológicos, incorporar otros servicios complementarios y renovar o suscribir contratos con los proveedores de estos servicios.

Las adecuaciones que experimenten los servicios complementarios tecnológicos durante la vigencia de la concesión considerarán la obligación del Concesionario de suscribir modificaciones a los contratos existentes o suscribir nuevos contratos para la provisión, mantención y reposición del equipamiento y servicios tecnológicos que indique el Ministerio, de acuerdo con lo indicado en la cláusula 1.7 del contrato de concesión.

E. DE LAS MODIFICACIONES AL APÉNDICE

Este Apéndice podrá modificarse de común acuerdo entre las partes, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 11.6 del contrato de concesión, o cuando corresponda por aplicación de lo dispuesto en las cláusulas 2.1.5. u 11.1. del mismo instrumento.

APÉNDICE N°6: ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

Índice

A. INTRODUCCIÓN 2
B. NOMENCLATURA Y DEFINICIONES 2
C. PAGO POR CUMPLIMIENTO DE INDICADORES (CI) 3
D. INDICADOR DE TIEMPO DE ESPERA (ITE) 3
D.1 Cálculo del Incentivo por Tiempo de Espera 4
D.1.1 Incentivos por Indicador de Espera (IE) 5
D.1.2 Incentivos por Indicador de Puntualidad (IP) 5
D.2 Indicador de Espera (IE) 6
D.2.1 Cálculo del Indicador de Espera (IE) 6
D.2.2 Tiempo de Espera Ideal 7
D.2.3 Tiempo de Espera Observado 8
D.2.4 Tiempo de Espera Observado en el Punto de Control c 9
D.3 Indicador de Puntualidad (IP) 10
D.3.1 Cálculo del Indicador de Puntualidad 10
D.3.2 Sincronización de Pasadas de Buses de Servicios Diferentes 12
D.4 Familias de servicios 13
E. INDICADOR DE CALIDAD DE ATENCIÓN (ICA) 14
E.1 Incentivos por ICA 14
E.2 Cálculo del ICA 15
E.3 ICA en Ruta (***ICARuta***) 15
E.4 Cálculo del ICA en Ruta 15
E.4.1 ICA en Ruta, Conducción Segura 16
E.4.2 ICA en Ruta, Información 16
E.4.3 ICA en Ruta, Adicionales 17
E.5 ICA en Terminal (***ICATerminal***) 18
F. CANALES DE ATENCIÓN A USUARIOS 18
G. INCENTIVO POR BUEN DESEMPEÑO OPERACIONAL 19
H. DESCUENTO POR INCUMPLIMIENTO DEL MANTENIMIENTO 20
I. VERIFICACIÓN DE LA VALIDEZ DE LAS EXPEDICIONES 20
J. RECONOCIMIENTO DE EFECTOS EXÓGENOS EN EL CÁLCULO DE LOS INDICADORES 21
K. REVISIÓN DE LOS DESCUENTOS 22
L. DE LAS MODIFICACIONES AL APÉNDICE 22

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

A. INTRODUCCIÓN

La Sociedad Concesionaria es la única responsable de la calidad de la prestación del servicio de transporte y debe velar, durante todo el período de vigencia de la concesión, por el aseguramiento de dicha calidad.

Este apéndice contempla los principales mecanismos para velar por la correcta ejecución del Programa de Operación. El grado de cumplimiento de dicho Programa de Operación representará la calidad en la ejecución del servicio.

Asimismo, en este apéndice se establecen indicadores de calidad en la atención entregada a las personas usuarias, el estado de los vehículos y un sistema de bonificación por buen desempeño del Concesionario.

Los montos que correspondan a incentivos o descuentos, de conformidad a los indicadores previstos en este apéndice, serán considerados en la forma y oportunidades previstas en la cláusula 5 del contrato de concesión.

Los menores ingresos que eventualmente deriven de la aplicación de los indicadores considerados en este apéndice no constituyen sanciones y, en consecuencia, no serán considerados como multas ni para el cálculo de los montos máximos de multas respecto de las cuales puede aplicarse la reducción de servicios o la caducidad. Tampoco serán considerados como un menor ingreso, para el cálculo de los mecanismos de ajuste de ingresos contemplados en el contrato de concesión, así como para eventuales solicitudes de ajuste o revisión.

B. NOMENCLATURA Y DEFINICIONES

Para los subíndices de las expresiones desarrolladas en este apartado se utilizará la siguiente nomenclatura:

- b = tipo de bus (establece tipología y tecnología de propulsión).
- c = punto de control.
- d = día (1, 2, 3, ...).
- e = expedición programada.
- ev = expedición válida.
- h = intervalo.
- i = tipo de día.
- k= tecnología de propulsión.
- p = periodo.
- s = servicio-sentido.
- T = mes (1, 2, ...).

Sin perjuicio de las definiciones contenidas en el contrato de concesión y/o en alguno de sus apéndices, las palabras que a continuación se indican tendrán el significado que para cada caso se determina, independientemente de su uso en singular o en plural, en género masculino o femenino, en mayúsculas o minúsculas, o en las formas y funciones gramaticales en que sean empleadas para la adecuada redacción, comprensión e interpretación de este contrato de concesión.

B.1. Puntos de Control

Los puntos de control son lugares (físicos o digitales) donde se registrarán instantes de paso de los buses. Para cada servicio-sentido-periodo se definen dos conjuntos de puntos de control:

- Puntos de control para medición de regularidad, en los que se registrarán los intervalos entre las expediciones programadas para la operación con el Indicador de Espera (IE). Inicialmente se considerará al menos un punto al inicio, un punto intermedio de la ruta y un punto cercano al término del recorrido. En la medida que

las condiciones tecnológicas de medición lo permitan y las condiciones de operación así lo aconsejen, el Ministerio podrá aumentar la cantidad y/o modificar la ubicación de estos puntos de control, informando dicha situación a través de un oficio.

- Puntos de control para medición de puntualidad, en los que se registrará la hora de paso de cada expedición programada para la operación con el Indicador de Puntualidad (IP). La cantidad y ubicación de estos puntos de control serán definidos por el Ministerio y podrán diferir entre períodos.

B.2. Periodos de Medición

En lo que respecta a la medición del indicador de Tiempo de Espera, se entenderá como "períodos", a la unidad mínima básica de tiempo: media hora, entendida ésta como un lapso de treinta (30) minutos, la que podrá agruparse o desagruparse conforme lo establece el Apéndice N°3.

C. PAGO POR CUMPLIMIENTO DE INDICADORES (CI)

El pago por cumplimiento de indicadores representa el premio o descuento asociado a la calidad de servicio prestada por el Concesionario. El monto asociado a los premios o descuentos del Concesionario dependerá de la medición de los indicadores de Tiempo de Espera (apartado D), Calidad de Atención (apartado E), así como del Incentivo por Buen Desempeño (apartado G), del eventual descuento por Incumplimiento del Mantenimiento (apartado H) y la verificación de la validez de las expediciones (apartado I).

El ingreso adicional que reciba el Concesionario por concepto de los indicadores de Tiempo de Espera y Calidad de Atención podrá ascender hasta un cinco por ciento (5%) del ingreso base de cada mes, y el descuento por estos indicadores hasta un seis coma cinco por ciento (6,5%) sobre el mismo valor. Los premios o descuentos de estos dos indicadores se calculan de forma independiente, como porcentaje (%) respecto al ingreso base. La suma de estos dos indicadores no podrá superar los límites establecidos precedentemente.

Finalmente, los premios o descuentos se suman (ya sea que su resultado sea positivo o negativo) y el resultado final será considerado en el pago al Concesionario de acuerdo con lo establecido en la cláusula 5.3.2.1 del contrato de concesión.

D. INDICADOR DE TIEMPO DE ESPERA (ITE)

El Indicador de Tiempo de Espera (ITE) mide el desempeño de la regularidad de la operación de todos los servicios-sentidos-períodos, durante todos los días del mes. Sobre la base de sus resultados se determinará el nivel de cumplimiento del Concesionario y los premios o descuentos que correspondan.

El ITE se conforma por dos tipos de indicadores, los que se aplicarán según los criterios definidos en este documento y lo que, al efecto, se indique para cada servicio-sentido-período en el Programa de Operación correspondiente:

i) Indicador de Espera (IE).
ii) Indicador de Puntualidad (IP).

El Indicador de Espera (IE) se aplica en los servicios-sentido-periodo donde se busca que los intervalos de paso entre buses sean homogéneos sin importar la hora exacta de paso, mientras que, en el Indicador de Puntualidad (IP) se busca que las horas de paso en ciertos puntos de la ruta coincidan con las establecidas en el Programa de Operación.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

En todos los servicios-sentido-período se medirá y aplicará el indicador IE, salvo en aquellos servicios-sentido-período en que el Programa de Operación indique que se medirá y aplicará el indicador IP. Es importante destacar que los servicios-sentido-período a medir y aplicar IP pueden cambiar durante la vigencia de la concesión.

Será el Ministerio quien determine qué indicador aplicar a cada servicio-sentido-periodo. Sin perjuicio de ello, el indicador IP se podrá aplicar a los servicio-sentido-periodo donde se cumplan las condiciones necesarias para la publicación de itinerarios, las que en todo caso considerarán la condición de que la frecuencia del servicio-sentido-periodo sea menor o igual a seis (6) buses/hora. Estas condiciones serán informadas por el Ministerio en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación al que hace referencia el apartado C.1 del Apéndice N°3.

Para efectos del cálculo del indicador de tiempo de espera, cada servicio-sentido-período será medido por un solo indicador (IE o IP). Lo anterior, exceptuando que en las primeras y últimas expediciones de cada tramo horario de operación del servicio-sentido definido en el Programa de Operación se aplicará adicionalmente el indicador IP, en su primer punto de control. En este caso, para efectos del cálculo de incentivos y descuentos se considerará que esos períodos p (de inicio o término de cada tramo horario de operación) son medidos por ambos indicadores.

El objeto y procedimiento asociado a cada uno de estos indicadores se detalla en los apartados siguientes.

D.1 Cálculo del Incentivo por Tiempo de Espera

Los premios y descuentos porcentuales para la Unidad de Servicios asociados a este Indicador de Tiempo de Espera para el mes T ($\%ID_T^{ITE}$), serán los siguientes:

$$\%ID_T^{ITE} = \frac{P_T^{IE} \cdot \%ID_T^{IE} + P_T^{IP} \cdot \%ID_T^{IP}}{P_T^{IE} + P_T^{IP}}$$

Donde,

$\%ID_T^{IE}$: Premios y descuentos porcentuales para la Unidad de Servicios asociados al indicador de espera para el mes T.

P_T^{IE} : Número total de medias horas de los servicios-sentidos-periodos-días programados con el indicador de espera en el mes T, según lo establecido en el Programa de Operación. Cabe destacar que un periodo puede tener más de una media hora, de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°3.

$\%ID_T^{IP}$: Premios y descuentos porcentuales para la Unidad de Servicios asociados al indicador de puntualidad para el mes T.

P_T^{IP} : Número total de medias horas de los servicios-sentidos-periodos-días programados con el indicador de puntualidad en el mes T, según lo establecido en el Programa de Operación. Cabe destacar que un periodo puede tener más de una media hora, de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°3.

Cabe destacar que el ingreso adicional que reciba el Concesionario por concepto del indicador de Tiempo de Espera podrá ascender hasta un cuatro por ciento (4%) del ingreso base de cada mes, y el descuento por este indicador hasta un cinco por ciento (5%) sobre el mismo valor. Adicionalmente, para las variables definidas anteriormente, así como para los valores de tiempos de espera, intervalos, desfases y otras variables comprendidas dentro del cálculo de

indicadores detallados en los apartados que se establecen a continuación, se utilizarán valores truncados a dos decimales.

D.1.1 Incentivos por Indicador de Espera (IE)

El incentivo por efecto de la medición del indicador IE tiene por objetivo prevenir que se produzcan intervalos de tiempo entre buses demasiado grandes, o que éstos sean poco homogéneos, para que los tiempos de espera percibidos por las personas usuarias sean lo más bajo posible.

Los premios y descuentos para la Unidad de Servicios asociados a este indicador para el mes T ($\%ID_T^{IE}$), serán los siguientes:

$$Si\ IE_T \geq X_{IE3} \rightarrow \%ID_T^{IE} = A_{ITE}$$
$$Si\ X_{IE2} \leq IE_T < X_{IE3} \rightarrow \%ID_T^{IE} = \frac{A_{ITE}}{X_{IE3} - X_{IE2}} \cdot (IE_T - X_{IE2})$$
$$Si\ IE_T < X_{IE2} \rightarrow \%ID_T^{IE} = \frac{B_{ITE}}{X_{IE2} - X_{IE1}} \cdot (IE_T - X_{IE2})$$

Donde,

IE_T : Indicador de espera para la Unidad de Servicios en el mes T.

A_{ITE} : Premio máximo en porcentaje del ingreso base.

B_{ITE} : Descuento máximo en porcentaje del ingreso base.

El resultado de $\%ID_T^{IE}$ indicará el monto en porcentaje del ingreso base como premio (de resultar positivo) o descuento (de resultar negativo) que se utilizará en el cálculo del incentivo por tiempo de espera en D.1.

Los valores para $A_{ITE}, B_{ITE}, X_{IE1}, X_{IE2}$ y X_{IE3} se establecerán en la ficha técnica. Asimismo, el Ministerio podrá modificar el valor de X_{IE2}, el que nunca podrá superar el valor de X_{IE2}^{max} establecido en la ficha técnica, situación que será comunicada mediante un oficio, y que comenzará a regir en la medición del indicador del mes siguiente.

Los resultados de este indicador podrán dar lugar a sanciones, en los casos y condiciones previstas en el Apéndice N°7 del contrato de concesión, adicionalmente a los descuentos que se señalan en este apartado.

D.1.2 Incentivos por Indicador de Puntualidad (IP)

El incentivo por efecto de la medición del Indicador de Puntualidad busca resguardar que los tiempos de espera de las personas usuarias no se vean afectados debido a la impuntualidad de los servicios respecto a los horarios de paso, en los casos que corresponda. Esto permite a las personas usuarias de servicios de baja frecuencia poder programar su viaje y disminuir así sus tiempos de espera en los puntos de parada.

Los premios y descuentos porcentuales para la Unidad de Servicios asociados a este indicador ($\%ID_T^{IP}$) para el período de medición T, serán los siguientes:

$$Si\ IP_T \geq X_{IP3} \rightarrow \%ID_T^{IP} = A_{ITE}$$
$$Si\ X_{IP2} \leq IP_T < X_{IP3} \rightarrow \%ID_T^{IP} = \frac{A_{ITE}}{X_{IP3} - X_{IP2}} \cdot (IP_T - X_{IP2})$$
$$Si\ IP_T < X_{IP2} \rightarrow \%ID_T^{IP} = \frac{B_{ITE}}{X_{IP2} - X_{IP1}} \cdot (IP_T - X_{IP2})$$

Donde,

IP_T : Indicador de puntualidad para la Unidad de Servicios en el mes T.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

A_{ITE} : Premio máximo en porcentaje del ingreso base.

B_{ITE} : Descuento máximo en porcentaje del ingreso base.

El resultado de $\%ID_T^{IP}$ indicará el monto en porcentaje del ingreso base como premio (de resultar positivo) o descuento (de resultar negativo) que se utilizará en el cálculo del incentivo por tiempo de espera en D.1.

Los valores para $A_{ITE}, B_{ITE}, X_{IP1}, X_{IP2}$ y X_{IP3} se establecerán en la ficha técnica. Asimismo, el Ministerio podrá modificar el valor de X_{IP2}, el que nunca podrá superar el valor de X_{IP2}^{max} establecido en la ficha técnica, situación que será comunicada mediante un oficio, y que comenzará a regir en la medición del indicador del mes siguiente.

Los resultados de este indicador podrán dar lugar a sanciones, en los casos y condiciones previstas en el Apéndice N°7 del contrato de concesión, adicionalmente a los descuentos que se señalan en este apartado.

D.2 Indicador de Espera (IE)

El Indicador de Espera representa el impacto del cumplimiento del Concesionario en el tiempo de espera de las personas usuarias. Si el indicador es noventa por ciento (90%), esto significa que el noventa por ciento (90%) corresponde al tiempo de espera en condiciones ideales y el otro diez por ciento (10%) corresponde al tiempo que las personas esperaron por sobre lo ideal.

D.2.1 Cálculo del Indicador de Espera (IE)

El Indicador de Espera resultante para la Unidad de Servicios en el mes T (IE_T), es el promedio de los resultados de los servicio-sentido-periodo-día para los cuales corresponde la medición de IE durante el mes T:

$$IE_T = \frac{\sum_{s,p,d} d_{p,i} \cdot IE_{s,p,d}}{\sum_{s,p,d} d_{p,i}}$$

Donde,

$d_{p,i}$: Duración del período p del día tipo i.

$IE_{s,p,d}$: Indicador de Espera calculado para el servicio-sentido s en el período p y día d.

Cabe destacar que este indicador se podrá agregar en distintos niveles, tanto por sentido, servicio, periodo, día, semana, quincena, mes o combinaciones de estos. El indicador en estos otros niveles de agregación podrá servir, si correspondiere, para la aplicación de las sanciones establecidas en el Apéndice N°7, para la determinación del cumplimiento de las causales de extensión del plazo del contrato según lo dispuesto en la cláusula 1.8 del contrato, y para otros usos que determine el Ministerio.

En el caso de inyecciones programadas identificadas con una letra "y" como sufijo en el nombre del servicio, el Ministerio podrá dar la instrucción, a través del Centro de Monitoreo de Buses o de algún sistema tecnológico implementado al efecto, de retrasar, por razones de buen servicio, la operación de una expedición en particular, en cuyo caso se excluirá del indicador IE el $IE_{s,p,d}$ del servicio-sentido s en el periodo p y día d involucrados.

El $IE_{s,p,d}$ se calcula en base al tiempo de espera observado en contraste con un tiempo de espera ideal para cada servicio-sentido s en el período p y día d, de la siguiente forma:

$$IE_{s,p,d} = Min\left(\frac{TE_{s,p,i}^{ideal}}{TE_{s,p,d}^{obs}}; 1\right)$$

Donde,

$TE_{s,p,i}^{ideal}$: Tiempo de espera ideal para el servicio-sentido *s* en el período *p* del día tipo *i*.

$TE_{s,p,d}^{obs}$: Tiempo de espera observado para el servicio-sentido *s* en el período *p* y día *d*.

D.2.2 Tiempo de Espera Ideal

Con el fin de ajustar la exigencia de los servicios a un mismo estándar se define el tiempo de espera ideal de cada servicio-sentido *s*, periodo *p* y tipo de día *i* ($TE_{s,p,i}^{ideal}$), el que ajusta los tiempos de espera programados según el intervalo programado del servicio y la distancia del recorrido, de la siguiente forma:

$$TE_{s,p,i}^{ideal} = Max(TE_{s,p,i}^{prog} + \alpha \cdot \overline{I_{s,p,i}^{prog}} + \beta \cdot d_{s,p,i} + x_0; TE_{s,p,i}^{prog})$$

Donde,

$TE_{s,p,i}^{prog}$: Tiempo de espera programado, en minutos, para el servicio-sentido *s* en el período *p* del día tipo *i*.

$\overline{I_{s,p,i}^{prog}}$: Promedio de los intervalos programados, en minutos, para el servicio-sentido *s* en el período *p* del día tipo *i*.

$d_{s,p,i}$: Distancia del recorrido, en kilómetros, para el servicio-sentido *s* en el período *p* del día tipo *i*.

α, β, x_0 : Factores de ajuste establecidos en la ficha técnica.

D.2.2.1 Tiempo de Espera Programado

Se define el tiempo de espera programado del servicio-sentido s en el período *p* y tipo de día *i* ($TE_{s,p,i}^{prog}$) como:

$$TE_{s,p,i}^{prog} = \frac{\overline{I_{s,p,i}^{prog}}}{2} \cdot \left[1 + \left(CV_{s,p,i}^{prog}\right)^2\right]$$

$$CV_{s,p,i}^{prog} = \sqrt{\frac{\sum_h \left[\frac{\left(I_{s,p,i}^{h,prog} - \overline{I_{s,p,i}^{prog}}\right)^2}{\left(\overline{I_{s,p,i}^{prog}}\right)^2}\right]}{NI_{s,p,i}^{prog}}}$$

Donde,

$I_{s,p,i}^{h,prog}$: *h*-ésimo intervalo programado para el servicio-sentido *s* en el período *p* del día tipo *i*.

$NI_{s,p,i}^{prog}$: Número de intervalos programados asociados al servicio-sentido s en el período *p* del día tipo *i*.

$\overline{I_{s,p,i}^{prog}}$: Es el promedio de los Intervalos programados del servicio-sentido *s* en el período *p* y día tipo *i*.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

D.2.2.2 Intervalos Programados

De acuerdo con lo establecido en el Programa de Operación de un servicio-sentido *s*, en un período *p* deben salir expediciones *e* de buses a circulación en el punto de inicio del recorrido en los instantes $g_{s,p,i}^{prog}(e)$ (expresados en horas y minutos). De esta manera, el conjunto de instantes de salida de expediciones de buses del servicio-sentido *s*, periodo *p*, del día tipo *i* corresponden a:

$$g_{s,p,i}^{prog}(1), g_{s,p,i}^{prog}(2), g_{s,p,i}^{prog}(3), \dots, g_{s,p,i}^{prog}(e)$$

Así, se definen los intervalos programados asociados al servicio-sentido *s* en el período *p*, del día tipo *i* ($I_{s,p,i}^{prog}$) como:

$$I_{s,p,i}^{1,prog} = g_{s,p,i}^{prog}(2) - g_{s,p,i}^{prog}(1)$$
$$I_{s,p,i}^{2,prog} = g_{s,p,i}^{prog}(3) - g_{s,p,i}^{prog}(2)$$
...

De esta forma, la fórmula general del *h*-ésimo intervalo programado es la siguiente:

$$I_{s,p,i}^{h,prog} = g_{s,p,i}^{prog}(h+1) - g_{s,p,i}^{prog}(h)$$

El último intervalo programado para un servicio-sentido *s*, periodo *p*, del día tipo *i* se mide respecto de la primera expedición del periodo siguiente (*p+1*), la que puede corresponder al mismo día *d* o al día siguiente.

Si en el período siguiente al período de medición *p* (es decir, el período *p+1*) no hay operación programada, la última expedición programada del período *p* no dará inicio a un intervalo programado y, en consecuencia, habrán $EP_{s,p} - 1$ intervalos programados para el período *p*, donde $EP_{s,p}$ corresponde al total de expediciones programadas para el servicio-sentido *s*, en el período *p*.

Cabe precisar que no se considerará como intervalo programado el lapso de tiempo entre la expedición programada que dé término a un tramo horario de operación y la siguiente expedición programada que defina el inicio del siguiente tramo horario de operación.

D.2.3 Tiempo de Espera Observado

El valor del tiempo de espera observado, en minutos, de cada servicio-sentido-período-día ($TE_{s,p,d}^{obs}$) corresponderá al promedio ponderado de los tiempos de espera observados en cada punto de control, es decir:

$$TE_{s,p,d}^{obs} = \frac{\sum_c (w_{s,p,i,c} \cdot TE_{s,p,d,c}^{obs})}{\sum_c w_{s,p,i,c}}$$

Donde,

$w_{s,p,i,c}$: Peso del servicio-sentido *s*, periodo *p*, para el día tipo *i*, en el punto de control *c*.

$TE_{s,p,d,c}^{obs}$: El valor del tiempo de espera observado, en minutos, de cada servicio-sentido *s*, período *p*, día *d*, en el punto de control *c*.

En un inicio, el primer punto de control de la ruta pesará un cincuenta por ciento (50%) y el resto de los puntos se dividirán el porcentaje restante en partes iguales. No obstante, ante una eventual extensión de contrato, el peso del primer punto de control podrá disminuirse con un valor mínimo de treinta por ciento (30%) y los puntos de control siguientes tendrán pesos no

crecientes. Sin perjuicio de lo anterior, el conjunto de puntos de control para un servicio-sentido-período-tipo de día deberá contemplar un total de cien por ciento (100%).

Cabe destacar que será el Ministerio el que defina la cantidad y ubicación de los puntos de control para la medición del Indicador de Espera y los pesos relativos de cada punto para efectos del cálculo del indicador, dando cumplimiento a las reglas establecidas en el párrafo precedente.

D.2.4 Tiempo de Espera Observado en el Punto de Control *c*

Se define el tiempo de espera observado en el punto de control *c* ($TE^{obs}_{s,p,d,c}$) como:

$$TE^{obs}_{s,p,d,c} = \frac{\overline{I^{obs}_{s,p,d,c}}}{2} \cdot \left[1 + \left(CV^{obs}_{s,p,d,c}\right)^2\right]$$

$$CV^{obs}_{s,p,d,c} = \sqrt{\frac{\sum_h \left[\frac{\left(I^{h,obs}_{s,p,d,c} - \overline{I^{obs}_{s,p,d,c}}\right)^2}{\left(\overline{I^{obs}_{s,p,d,c}}\right)^2}\right]}{NI^{obs}_{s,p,d,c}}}$$

Donde:

$I^{h,obs}_{s,p,d,c}$: *h*-ésimo intervalo observado para el servicio-sentido *s*, en el período *p*, día *d*, y punto de control *c*.

$NI^{obs}_{s,p,d,c}$: Número de intervalos observados asociados al servicio-sentido *s*, en el período *p*, día *d*, y punto de control *c*.

$\overline{I^{obs}_{s,p,d,c}}$: Es el promedio de los intervalos observados, en minutos, del servicio-sentido *s*, en el período *p*, día *d*, y punto de control *c*.

Cabe destacar que para efectos del Indicador de Espera se consideran los buses despachados en el periodo *p*, y día *d*, por lo que los instantes de pasada por los puntos de control a lo largo de la ruta no necesariamente deben ser registrados en dicho período, pues los buses despachados en el período *p*, según se definen en el Programa de Operación, podrían pasar por el punto de control en un período posterior.

Lo que el indicador *IE* busca es que los buses pasen por los puntos de control con intervalos homogéneos y consistentes con lo establecido en el Programa de Operación, no importando para el cálculo de *IE* en qué período se registra el paso por un punto de control ni cuánto demoren los buses en llegar al punto de control desde el cabezal.

De esta misma forma, el indicador es indiferente respecto del orden en que pasen los buses por los puntos de control, es decir, no es necesario que los buses pasen en el mismo orden en que fueron despachados, permitiendo así que el Concesionario pueda gestionar su flota haciendo, por ejemplo, maniobras de adelantamiento sin que ello redunde en un peor resultado del *IE*.

D.2.4.1 Intervalos Observados

El cálculo de los intervalos observados se realiza en base a la operación real que es ejecutada por el Concesionario, considerando las expediciones válidas *ev* de cada servicio-sentido *s*, en cada período *p* y día *d*, que pasan por el punto de control *c*. Para ello, se registrarán los instantes *g* de paso (expresados en horas, minutos y segundos) luego de aplicarse las eventuales correcciones de extremos de períodos a que se refiere la cláusula 5.3.1.6.6 del contrato de concesión, que pueden modificar el período al que queda asignada una expedición. De esta manera, los instantes de paso observados del conjunto de expediciones válidas de buses del servicio-sentido *s*, periodo *p*, día *d* y punto de control *c* corresponden a:

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR
PASIVOS
CONTINGENTES Y
CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

$g^{obs}_{s,p,d,c}(1), g^{obs}_{s,p,d,c}(2), g^{obs}_{s,p,d,c}(3) \ldots, g^{obs}_{s,p,d,c}(ev)$

Cabe destacar que para efectos del Indicador de Espera también se considerarán como expediciones válidas las inyecciones no programadas aprobadas por el DTPM, y que no sean solicitadas a raíz de un quiebre en el despacho por parte del Concesionario, que se registren para el servicio-sentido *s* y que se consideren despachadas en el período *p* y día *d*. Estas inyecciones no programadas aprobadas por el DTPM podrían no pasar por todos los puntos de control del servicio-sentido, caso en el cual registrarían instantes *g* de paso sólo en algunos de ellos y serán consideradas en el cálculo del indicador solo en estos puntos de control. Adicionalmente, no se considerarán para el cálculo de este indicador las expediciones no válidas cuyo motivo de invalidez consista en no transportar pasajeros teniendo capacidad para ello, es decir, la no detención y no prestación del servicio cuando una persona usuaria lo solicita, así como aquellas expediciones que tengan un 20% de pulsos con excesos de velocidad tampoco serán consideradas. Cabe destacar que los kilómetros asociados a estas expediciones no tendrán derecho a pago, de conformidad a lo establecido en la cláusula 5 del contrato.

Los intervalos observados en el servicio-sentido *s*, período *p*, día *d* y punto de control *c* ($I^{h,obs}_{s,p,d,c}$) se definen como:

$$I^{1,obs}_{s,p,d,c} = g^{obs}_{s,p,d,c}(2) - g^{obs}_{s,p,d,c}(1)$$
$$I^{2,obs}_{s,p,d,c} = g^{obs}_{s,p,d,c}(3) - g^{obs}_{s,p,d,c}(2)$$
...

De esta forma, la fórmula general del *h*-ésimo intervalo observado corresponde a lo siguiente:

$$I^{h,obs}_{s,p,d,c} = g^{obs}_{s,p,d,c}(h+1) - g^{obs}_{s,p,d,c}(h)$$

Adicionalmente, el último intervalo observado para las expediciones de un servicio-sentido *s*, despachadas en el periodo *p*, se mide respecto de la primera expedición del periodo siguiente (*p+1*), la que puede corresponder al mismo día *d* o al día siguiente (d+1). De no existir una expedición observada en el período p+1, el intervalo se construirá con la primera expedición que se encuentre en algún período posterior asociado a ese tramo horario.

Si en el período siguiente al período de medición *p* (es decir, el período *p+1*) no hay operación programada, el instante de paso registrado de la última expedición válida del período *p* no dará inicio a intervalos observados y, en consecuencia, se tendrán $EV_{s,p,d,c} - 1$ intervalos observados para el servicio sentido *s*, período *p*, en el día *d* y punto de control *c*.

Cabe precisar que no se considerará como intervalo observado el lapso entre la expedición observada que dé término a un tramo horario de operación y la siguiente expedición observada que defina el inicio del siguiente tramo horario de operación, en ninguno de sus puntos de control.

D.3 Indicador de Puntualidad (IP)

A través del indicador *IP* se busca medir la conformidad en la prestación real de los servicios en relación con la hora de paso en ciertos puntos establecidos en el PO. Para esto se verifica la puntualidad en las pasadas de buses respecto de lo planificado y el desfase en minutos que pueda existir.

D.3.1 Cálculo del Indicador de Puntualidad

Para la medición del *IP* se determinará inicialmente un itinerario de paso por cada punto de control en la ruta. Luego, se contrastará el horario efectivo de paso de cada expedición por cada punto de control. Los instantes de paso programados $g^{prog}_{s,c}(e)$ serán los que defina el Programa de Operación para cada expedición programada *e* en el servicio-sentido s, en el punto de control *c*, mientras que, los instantes de paso observados $g^{obs}_{s,c}(ev)$ se obtendrán a partir de la

información de posicionamiento disponible, considerando únicamente las expediciones válidas *ev*.

Cabe destacar que para efectos del Indicador de Puntualidad también se considerarán como expediciones válidas las inyecciones no programadas aprobadas por el DTPM, y que no sean solicitadas a raíz de un quiebre en el despacho por parte del concesionario, que se registren para el servicio-sentido s y que se consideren despachadas en el período p y día d. Estas inyecciones no programadas aprobadas por el DTPM podrían no pasar por todos los puntos de control del servicio-sentido, caso en el cual registrarían instantes g de paso sólo en algunos de ellos y serán consideradas en el cálculo del indicador solo en estos puntos de control. Adicionalmente, no se considerarán para el cálculo de este indicador las expediciones no válidas cuyo motivo de invalidez consista en no transportar pasajeros teniendo capacidad para ello, es decir, la no detención y no prestación del servicio cuando un usuario lo solicita, así como aquellas expediciones que tengan un 20% de pulsos con excesos de velocidad tampoco serán consideradas. Cabe destacar que los kilómetros asociados a estas expediciones no tendrán derecho a pago, de conformidad a lo establecido en la cláusula 5 del contrato.

Se definen la puntualidad $P_{s,c,e}$ y el desfase efectivo $d_{s,c,e}$ de un instante de paso programado de la siguiente manera:

- Si existe una expedición observada cuyo instante de paso $g_{s,c}^{obs}$ queda contenido en el intervalo $\{g_{s,c,e}^{prog} - 1\ ;\ g_{s,c,e}^{prog} + 4\}$, se considerará $P_{s,c,e} = 1$ y $d_{s,c,e} = 0$.

- De lo contrario, se considerará $P_{s,c,e} = 0$ y $d_{s,c,e}$ igual a la diferencia (en minutos) entre $g_{s,c,e}^{prog} + 4$ y el siguiente instante en que se observe el paso de una expedición en el punto de control.

La puntualidad $P_{s,e}$ y el desfase efectivo $d_{s,e}$ asociados a la expedición programada e del servicio-sentido s, se calculan como un promedio ponderado entre sus puntos de control, de acuerdo con lo siguiente:

$$P_{s,e} = \frac{\sum_c z_{s,c} \cdot P_{s,c,e}}{\sum_c z_{s,c}}$$

$$d_{s,e} = \frac{\sum_c z_{s,c} \cdot (d_{s,c,e})^{1,2}}{\sum_c z_{s,c}}$$

Donde $z_{s,c}$ serán los pesos del servicio sentido s y punto de control c, los que inicialmente tendrán el mismo valor e igual a 1. Sin embargo, en caso de que el Ministerio estime incorporar una ponderación distinta, estos pesos podrán tener valores 1 o 2, los que podrán variar en diferentes períodos.

Cabe destacar que será el Ministerio el que defina la cantidad y ubicación de los puntos de control para la medición del Indicador de Puntualidad y los pesos relativos de cada punto.

Con esto, el indicador IP para el mes de medición T, se calculará en base a la puntualidad promedio de la Unidad de Servicios, valor que será penalizado según sus desfases promedio de acuerdo con lo siguiente:

$$IP_T = P^{promedio} - \alpha_P \cdot D^{promedio}$$

$$P^{promedio} = \frac{\sum_{s,e} P_{s,e}}{EP}$$

$$D^{promedio} = \frac{\sum_{s,e} d_{s,e}}{EP}$$

Donde,

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

α_P : Factor de penalización de desfases. Su valor está establecido en la ficha técnica.

EP : Total de expediciones programadas de todos los servicios-sentidos sujetas a control de indicador IP.

Cabe destacar que este indicador se podrá agregar en distintos niveles, tanto por sentido, servicio, periodo, día, semana, quincena, mes o combinaciones de estas. El indicador en estos otros niveles de agregación podrá servir, si correspondiere, para la aplicación de las sanciones establecidas en el Apéndice N°7, para la determinación del cumplimiento de las causales de extensión de plazo del contrato de concesión, según lo dispuesto en la cláusula 1.8 del mismo y para otros usos que determine el Ministerio.

El Ministerio podrá dar la instrucción, a través del Centro de Monitoreo de Buses o de algún sistema tecnológico implementado al efecto, de retrasar, por razones de buen servicio, la operación de una expedición en particular, en cuyo caso se considerará $P_{s,c,e} = 1$ y $d_{s,c,e} = 0$ a contar del próximo punto de control c y hasta el último punto de control del servicio-sentido s.

El cumplimiento de un servicio-sentido s, en el mes T, se evaluará conforme la siguiente formulación:

$$IP_{s,T} = P_s^{promedio} - \alpha_P \cdot D_s^{promedio}$$

$$P_s^{promedio} = \frac{\sum_e P_{s,e}}{EP_s}$$

$$D_s^{promedio} = \frac{\sum_e d_{s,ev}}{EP_s}$$

Donde,

EP_s : Total de expediciones programadas del servicio-sentido s sujetas a control de indicador IP.

Cabe destacar que por efectos de este indicador se podrá dar lugar a las sanciones establecidas en el Apéndice N°7.

D.3.2 Sincronización de Pasadas de Buses de Servicios Diferentes

Cuando el DTPM así lo determine, se podrá requerir la sincronización de pasadas de buses de servicios diferentes en ciertos puntos de control, permitiendo a los usuarios contar con tiempo suficiente para transbordar entre estos servicios.

En estos casos, se calculará adicionalmente la puntualidad de llegada $PL_{s,c,e}$ del servicio-sentido s, en el punto de control c, para cada expedición programada e, identificando con la información de posicionamiento disponible si existe una expedición observada en el punto de control en el instante $g_{s,c,e}^{prog} - L_{s,c,e}$, en cuyo caso se considerará $PL_{s,c,e} = 1$. De lo contrario, se considerará $PL_{s,c,ev} = 0$.

Inicialmente se considerará $L_{s,c,e} = 5$ minutos. En la medida que las condiciones tecnológicas y de operación así lo aconsejen estos valores podrán modificarse en cualquier conjunto de expediciones, servicios-sentido y puntos de control, lo que quedará establecido en el Programa de Operación.

Para estos casos, el cálculo de puntualidad de la expedición programada e del servicio-sentido s ($P_{s,e}$) se reemplazará por:

$$P_{s,e} = \frac{\sum_c z_{s,c} \cdot P_{s,c,e} + \sum_{c_L} z_{c_L,s} \cdot PL_{s,c_L,e}}{\sum_c z_{s,c} + \sum_{c_L} z_{s,c_L}}$$

Donde:

$PL_{s,c_L,e}$: Puntualidad de llegada del servicio-sentido s, en el punto de llegada c_L, para cada expedición programada e

$z_{s,c}$: Pesos del servicio sentido s en el punto de control c

z_{s,c_L} : Pesos del servicio sentido s en el punto de control de llegada c_L

c_L : Conjunto de puntos de control de llegada en que se requiere sincronización.

Cabe destacar que la determinación de la hora exacta de paso y los puntos de control para efectos de la sincronización de servicios será definida por el Ministerio.

Donde z_{s,c_L} serán los pesos del servicio sentido s y punto de control c_L, los que inicialmente tendrán el mismo valor e igual a 1. Sin embargo, en caso de que el Ministerio estime incorporar una ponderación distinta, estos pesos podrán tener valores 1 o 2, los que podrán variar en diferentes períodos.

D.4 Familias de servicios

Cuando el DTPM lo determine, para efectos de la medición de indicadores podrán unirse dos o más servicios-sentido operados por el Concesionario en una familia de servicios, siempre y cuando sean servicios con trazado relacionado y las condiciones de operación así lo aconsejen. Por ejemplo, podría formarse una familia entre un servicio corriente y su equivalente corto o variantes del servicio. En ningún caso se unirán en familias servicios corrientes con expresos, ni con inyecciones programadas.

En estos casos, la familia de servicios será dividida en tramos de operación, según cuántos servicios de la familia pasen por cada uno de sus puntos de control.

En los puntos de control pertenecientes a tramos en que opere un solo servicio de la familia, los intervalos observados ($I^{h,obs}_{s,p,d,c}$) y programados ($I^{h,prog}_{s,p,i,c}$) se construirán considerando las expediciones de ese servicio. Por su parte, en los puntos de control pertenecientes a tramos compartidos, los intervalos observados y programados se construirán considerando las expediciones de todos los servicios-sentido de la familia que pasen por él. Lo anterior implica que una familia de servicios podrá tener $TE^{prog}_{s,p,i}$ distintos para sus distintos tramos de operación.

Asimismo, para los efectos de este indicador no se considerará el desempeño de los indicadores de cada servicio-sentido individual, sino que cada familia de servicios será tratada como un único servicio-sentido s.

Para ello, los pesos de sus puntos de control se construirán sumando aquellos de los servicios que la conforman, según corresponda. Es decir, en los puntos de control pertenecientes a tramos en que opere un único servicio, los pesos $w_{s,p,d,c}$ serán iguales a los de ese servicio. Por su parte, en los puntos de control pertenecientes a tramos compartidos, los pesos $w_{s,p,d,c}$ corresponderán a la suma de los pesos de todos los servicios-sentido de la familia que pasen por él. En estos casos, los cálculos anteriores podrían implicar que los pesos de la familia s sean crecientes a lo largo de la ruta, quedando sin efecto la restricción de que los pesos sean no crecientes.

DIRECCION DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

E. INDICADOR DE CALIDAD DE ATENCIÓN (ICA)

Mediante el ICA se evaluarán aspectos relacionados con la calidad de la atención entregada a las personas usuarias, los que serán medidos por un observador designado por el Ministerio mediante el método de pasajero incógnito, a través de supervisión en terminales, o bien, a través de otras herramientas tecnológicas. Para lo anterior, el ICA se fiscalizará a través de dos (2) modalidades, las que dependerán del momento en que se supervisen: ICA en ruta e ICA en terminal.

Cada modalidad podrá tener una ponderación diferenciada (α_{ICA} y [1-α_{ICA}]), al igual que las dimensiones que las componen, con el objeto de que, durante el periodo de ejecución del contrato, el Ministerio pueda focalizar la gestión y fiscalización en aspectos específicos en que se constaten deficiencias y otros elementos que se consideren prioritarios.

Las dimensiones y atributos (y sus respectivos pesos relativos) que componen el ICA podrán modificarse a lo largo de la vigencia del contrato por razones fundadas, pudiendo tener en consideración las encuestas de satisfacción de usuarios, entre otras fuentes de información. Las modificaciones serán informadas al Concesionario mediante un oficio enviado por el Administrador de Contrato. La modificación comenzará a regir en la medición del mes subsiguiente a la notificación del cambio. Así, los valores indicados en el presente apéndice serán válidos desde el inicio de la vigencia del contrato, hasta que se informe lo contrario, según la forma y oportunidad señaladas.

Igualmente, la especificación de los criterios iniciales de evaluación y condiciones de cumplimiento para cada uno de los atributos indicados en el presente apartado se especificarán en un instructivo desarrollado por el DTPM y publicado en su página web, previo al inicio de la prestación de los servicios, el que podrá ser modificado durante la vigencia del contrato previa notificación mediante oficio enviado por el Administrador de Contrato.

E.1 Incentivos por ICA

Los incentivos y descuentos para la unidad de servicios asociados a este indicador para el período de medición T ($\%ID_T^{ICA}$), serán los siguientes.

$$
\begin{aligned}
&Si\ ICA_T \geq X_{ICA3} && \rightarrow \%ID_T^{ICA} = A_{ICA} \\
&Si\ X_{ICA2} \leq ICA_T < X_{ICA3} && \rightarrow \%ID_T^{ICA} = \frac{A_{ICA}}{X_{ICA3} - X_{ICA2}} \cdot (ICA_T - X_{ICA2}) \\
&Si\ ICA_T < X_{ICA2} && \rightarrow \%ID_T^{ICA} = \frac{B_{ICA}}{X_{ICA2} - X_{ICA1}} \cdot (ICA_T - X_{ICA2})
\end{aligned}
$$

Donde,

ICA_T : Indicador de Calidad de Atención para la Unidad de Servicios en el mes T.

A_{ICA} : Premio máximo en porcentaje del ingreso base.

B_{ICA} : Descuento máximo en porcentaje del ingreso base.

X_{ICA1} : Valor de ICA_T desde el cual se obtiene el descuento máximo.

X_{ICA2} : Valor de ICA_T desde el que se cambia de descuento a incentivo.

X_{ICA3} : Valor de ICA_T desde el que se obtiene premio máximo.

El resultado de $\%ID_T^{ICA}$ indicará el monto en porcentaje del ingreso base que se aplicará como premio (de resultar positivo) o descuento (de resultar negativo). Cabe destacar que el ingreso adicional que reciba el Concesionario por concepto de este indicador podrá ascender hasta un uno por ciento (1%) del ingreso base de cada mes, y el descuento por este indicador hasta un uno coma cinco por ciento (1,5%) sobre el mismo valor.

Los valores para A_{ICA}, B_{ICA}, X_{ICA1}, X_{ICA2} y X_{ICA3} se establecerán en la ficha técnica. Asimismo, el Ministerio podrá modificar el valor de X_{ICA2}, el que nunca podrá superar el valor de X_{ICA2}^{max} ni ser menor a X_{ICA1} establecidos en la ficha técnica, situación que será comunicada mediante un oficio, y que comenzará a regir en la medición del indicador del mes siguiente.

Los resultados de este indicador podrán servir, si correspondiere, para la aplicación de sanciones, en los casos y condiciones previstas en el Apéndice N°7 del contrato de concesión, adicionalmente a los descuentos que se señalan en este apartado.

E.2 Cálculo del ICA

El Índice de calidad de atención al usuario *(ICA)* para el mes T se calculará de la siguiente forma:

$$ICA_T = \alpha_{ICA} \cdot ICA_T^{Ruta} + (1 - \alpha_{ICA}) \cdot ICA_T^{Terminal}$$

Donde,

ICA_T^{Ruta} : Resultado del ICA en ruta, del mes T.

$ICA_T^{Terminal}$: Resultado del ICA en Terminal, del mes T.

α_{ICA} : Valor porcentual establecido en la ficha técnica.

E.3 ICA en Ruta (ICA^{Ruta})

El índice de calidad de atención al usuario medido en ruta tiene como finalidad fiscalizar para cada mes T aquellos elementos que impactan directamente en la calidad de atención percibida por los usuarios durante la experiencia de viaje. Por ello, esta modalidad se compone de tres dimensiones que permiten agrupar los atributos que tienen una alta valoración por parte de los usuarios, esto es:

i. *ICA Conducción Segura (ICA_c),* que se refiere a la calidad de la conducción y seguridad que presta el conductor durante el servicio;

ii. *ICA Información (ICA_i),* que valora la información sobre cada recorrido que se entrega a bordo del bus; y finalmente;

iii. *ICA Adicionales (ICA_a),* que se refiere a los elementos adicionales que cada bus entrega para reforzar la calidad del servicio.

Cada una de las dimensiones que componen el ICA^{Ruta} podrá tener una ponderación diferenciada, al igual que cada uno de los atributos específicos de estas, con el objeto de concentrar la gestión del Concesionario y la fiscalización en elementos que el Ministerio considere prioritarios y/o críticos.

E.4 Cálculo del ICA en Ruta

El índice de calidad de atención al usuario en ruta *(ICA^{Ruta})* se calculará de la siguiente forma:

$$ICA^{Ruta} = \beta_{ICAc} \cdot ICA_c + \beta_{ICAi} \cdot ICA_i + \beta_{ICAa} \cdot ICA_a$$

Así, el índice ICA^{Ruta} se calculará por bus, supervisando las tres dimensiones conforme a los atributos y ponderadores que para cada uno de ellos se describen en las tablas N°1, N°2 y N°3 siguientes. Los valores de β_{ICAc}, β_{ICAi} y β_{ICAa} están establecidos en la ficha técnica.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

E.4.1 ICA en Ruta, Conducción Segura

Tabla N°1: Atributos y ponderación inicial para la dimensión ICA Conducción Segura (ICA_c)

CÓDIGO	ATRIBUTO	Ponderación inicial
A01	El conductor tiene buena presentación y un buen trato con cada usuario.	20%
A02	El conductor conduce sin frenazos, aceleraciones o movimientos bruscos.	20%
A03	El conductor se mantiene atento a las condiciones del momento y sin realizar acciones distractivas.	20%
A04	El conductor abre y cierra oportunamente las puertas al finalizar e iniciar el movimiento.	15%
A05	El conductor detiene el bus sólo en paradas autorizadas cada vez que un usuario requiere bajar.	15%
A06	El conductor aproxima el bus correctamente al punto de parada.	10%

Para cada atributo, la medición indicará un valor, debiendo considerar "0" si no cumple o "1" si cumple, ponderando este valor de acuerdo con porcentaje correspondiente, que inicialmente será el de la Tabla N°1. Posteriormente, se deberá calcular el promedio de cada atributo para el total de buses evaluados y, finalmente, se realizará una sumatoria del resultado promedio de cada uno de ellos, conforme la siguiente expresión:

$$ICA_c = \sum_j \left(\beta_j \cdot \frac{\sum_k (a_{j,k})}{N} \right) - (N_{ACC} \cdot \%D_{ACC})$$

Donde,

N	:	Número de buses medidos.
j	:	Atributo evaluado.
k	:	Bus evaluado.
$a_{j,k}$	:	Valor del atributo j del bus k.
β_j	:	Ponderación del atributo j.
N_{ACC}	:	Número de atributos en estado crítico del ICA_c, cuyo resultado promedio es menor al valor V_{ACC} establecido en la ficha técnica.
$\%D_{ACC}$	:	Porcentaje de descuento por atributos en estado crítico del ICA_c, establecido en la ficha técnica.

E.4.2 ICA en Ruta, Información

Tabla N°2: Atributos y ponderación inicial para la dimensión ICA Información (ICA_I)

CÓDIGO	ATRIBUTO	Ponderación inicial
A07	El letrero frontal superior de información variable se encuentra encendido y exhibe la información correcta (servicio sentido).	40%
A08	El letrero lateral de información variable se encuentra encendido y exhibe la información correcta (*).	10%
A09	El letrero posterior de información variable se encuentra encendido y exhibe la información correcta.	10%
A10	El letrero de recorrido frontal (cortesía) se encuentra en buen estado, está bien ubicado y cuenta con la información correcta (servicio-sentido).	30%
A11	El letrero de recorrido lateral se encuentra en buen estado, está bien ubicado y cuenta con la información correcta (servicio-sentido).	10%

(*) En el caso de los letreros de información variable lateral, se considerará sólo en los modelos de buses que cuentan con éste. En el caso de que se trate de un modelo que no cuenta con este soporte, la ponderación se distribuirá entre el resto de los atributos manteniendo la misma proporción.

En el ICA_I, para cada atributo, la medición indicará un valor, debiendo considerar "0" si no cumple o "1" si cumple, ponderando este valor de acuerdo con el porcentaje correspondiente,

que inicialmente será el de la Tabla N°2. Posteriormente, se deberá calcular el promedio de cada atributo para el total de buses evaluados y, finalmente, se realizará una sumatoria del resultado promedio de cada uno de ellos, conforme la siguiente expresión:

$$ICA_i = \sum_j \left(\beta_j \cdot \frac{\sum_k (a_{j,k})}{N} \right) - (N_{ACI} \cdot \%D_{ACI})$$

Donde,

N	:	Número de buses medidos.
j	:	Atributo evaluado.
k	:	Bus evaluado.
$a_{j,k}$	:	Valor del atributo j del bus k.
β_j	:	Ponderación del atributo j.
N_{ACI}	:	Número de atributos en estado crítico del ICA_i, cuyo resultado promedio es menor al valor V_{ACI} establecido en la ficha técnica.
$\%D_{ACI}$	:	Porcentaje de descuento por atributos en estado crítico del ICA_i, establecido en la ficha técnica.

E.4.3 ICA en Ruta, Adicionales

Tabla N°3: Atributos y ponderación inicial para la dimensión ICA Adicionales (ICA_a)

CÓDIGO	ATRIBUTO	Ponderación inicial
A12	El sistema conectividad a Internet está encendido y funcionando correctamente (en caso de que el bus disponga de la tecnología).	30%
A13	La temperatura dentro del bus es la adecuada (según lo estipulado en las especificaciones técnicas o manual).	70%

La medición de los atributos señalados en la Tabla N°3 se realizará sólo en los modelos de buses que cuentan con estas tecnologías (sistema conectividad a Internet y/o sistema de climatización). Para buses que no cuenten con alguno de estos atributos se considerará un peso del 100% para la tecnología disponible. Asimismo, para buses que no cuenten con ambos atributos, la ponderación del ICA_a se distribuirá entre el resto de las dimensiones (ICA_c e ICA_i), manteniendo su proporción.

Al igual que para los atributos previos, en el ICA_a, la medición deberá indicar un valor, para cada atributo, debiendo considerar "0" si no cumple o "1" si cumple, ponderando este valor de acuerdo con correspondiente, que inicialmente será el de la Tabla N°3. Posteriormente, se deberá calcular el promedio de cada atributo para el total de buses evaluados y, finalmente, se realizará una sumatoria del resultado promedio de cada uno de ellos, conforme la siguiente expresión:

$$ICA_a = \sum_j \left(\beta_j \cdot \frac{\sum_k (a_{j,k})}{N} \right) - (N_{ACA} \cdot \%D_{ACA})$$

Donde,

N	:	Número de buses medidos.
j	:	Atributo evaluado.
k	:	Bus evaluado.
$a_{j,k}$	:	Valor del atributo j del bus k.
β_j	:	Ponderación del atributo j.
N_{ACA}	:	Número de atributos en estado crítico del ICA_a, cuyo resultado promedio es menor al valor V_{ACA} establecido en la ficha técnica.
$\%D_{ACA}$	:	Porcentaje de descuento por atributos en estado crítico del ICA_a, establecido en la ficha técnica.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

E.5 ICA en Terminal ($ICA^{Terminal}$)

Con el fin de propiciar que la experiencia de viaje de los usuarios sea la adecuada desde el momento en que los buses inician sus recorridos, se evaluarán aspectos que repercuten en la calidad ofrecida, pero que no son susceptibles de ser medidos en ruta de una manera eficiente. Para la modalidad del ICA medido en terminal se evaluarán atributos que podrán tener una ponderación diferenciada con el fin de focalizar la gestión del Concesionario y la fiscalización del Ministerio en cada uno de estos elementos. Así, el índice $ICA^{Terminal}$ se calculará por bus, conforme a los atributos y ponderadores que para cada uno de ellos se describen en la Tabla N°4:

Tabla N° 4: Atributos y ponderación inicial para la modalidad ICA en terminal ($ICA^{Terminal}$)

CÓDIGO	ATRIBUTO	Ponderación inicial
A14	Los puertos USB funcionan correctamente (en caso de que el bus disponga de la tecnología).	15%
A15	El letrero frontal superior de información variable se encuentra en buen estado.	20%
A16	El letrero lateral de información variable se encuentra en buen estado.	10%
A17	El letrero posterior de información variable se encuentra en buen estado.	10%
A18	El interior del vehículo está limpio: Libre de suciedad.	45%

La medición de los atributos señalados en la Tabla N°4 se realizará sólo en los modelos de buses que cuentan con estas tecnologías. Para buses que no cuenten con alguno de estos atributos, su respectiva ponderación se distribuirá, aumentando la ponderación de los atributos restantes, manteniendo la misma proporción.

En el $ICA^{Terminal}$, para cada atributo, la medición indicará un valor, debiendo considerar "0" si no cumple o "1" si cumple, ponderando este valor de acuerdo con el porcentaje correspondiente, que inicialmente será el de la Tabla N°4. Posteriormente, se deberá calcular el promedio de cada atributo para el total de buses evaluados y, finalmente, se realizará una sumatoria del resultado promedio de cada uno de ellos, conforme la siguiente expresión:

$$ICA^{Terminal} = \sum_{j}\left(\beta_j \cdot \frac{\sum_k (a_{j,k})}{N}\right) - (N_{ACT} \cdot \%D_{ACT})$$

Donde,

N	:	Número de buses medidos.
J	:	Atributo evaluado.
K	:	Bus evaluado.
$a_{j,k}$	:	Corresponde al valor del atributo j del bus k.
β_j	:	Corresponde a la ponderación del atributo j.
N_{ACT}	:	Número de atributos en estado crítico del $ICA^{Terminal}$, cuyo resultado promedio es menor al valor V_{ACT} establecido en la ficha técnica.
$\%D_{ACT}$	:	Porcentaje de descuento por atributos en estado crítico del $ICA^{Terminal}$, establecido en la ficha técnica.

F. CANALES DE ATENCIÓN A USUARIOS

El concesionario deberá dar cumplimiento al Sistema de Reclamos y Sugerencias de los Usuarios, conforme al cual deberán atenderse los requerimientos que planteen éstos respecto de los servicios concesionados, en atención a lo dispuesto en la Resolución Exenta N° 2131, de 2013, del Ministerio, o la que lo modifique o reemplace. Adicionalmente, deberá contemplar para la atención al usuario, al menos, un sitio web y un call center que permita recoger los reclamos y sugerencias que eventualmente existan, siguiendo los procedimientos establecidos

por el Ministerio en un Instructivo que se publicará a más tardar treinta (30) días antes del inicio de la prestación de los servicios.

La Resolución Exenta N°2131 ya referida, establece los plazos de que dispondrá el Concesionario para dar respuesta a aquellos reclamos que deriven de la prestación de sus servicios y que sean de su responsabilidad, así como los estándares de calidad de dicha respuesta, las acciones tomadas por el Concesionario para corregir el problema y el seguimiento de dicha solución.

El no cumplimiento de esta obligación podrá dar lugar a las sanciones que corresponda, de acuerdo con lo indicado en el Apéndice N°7 del contrato de concesión.

G. INCENTIVO POR BUEN DESEMPEÑO OPERACIONAL

Se entregará un incentivo por buen desempeño al Concesionario, en función de los resultados de las encuestas de satisfacción de los usuarios, las que serán realizadas periódicamente por el DTPM, al menos una vez al año. En caso de que a la época de realización de la encuesta existan Operadores de Buses que no tengan la antigüedad correspondiente -de al menos doce meses si la encuesta es anual-, a estos no se les realizará el pago de este ítem, sin perjuicio de que se realizará la encuesta a nivel Sistema.

En la encuesta de satisfacción a usuarios se evaluarán variables del Sistema en general y de los Operadores de Buses en particular. Los consultados – usuarios del Sistema– evaluarán con nota de 1 a 7 el servicio que ofrece cada Operador, en base a su experiencia y conocimiento del Sistema. Así, se entregará un incentivo por buen desempeño a los Operadores de Buses en función de las notas que se obtengan en las encuestas de satisfacción de usuarios.

El monto disponible que se utilizará para el pago del incentivo por buen desempeño corresponderá a un porcentaje de las multas cursadas (y que se encuentren ejecutoriadas) a los Operadores de Buses del Sistema, de conformidad a la cláusula 5.1 del contrato, salvo aquellas que sean a beneficio fiscal, cuyos contratos contemplen este mecanismo en los términos de la presente cláusula. A su vez, este monto se repartirá entre los Operadores de Buses cuyos contratos contemplen este mecanismo, en los términos de la presente cláusula, y que obtengan una Nota de Incentivo por Buen desempeño mayor o igual a seis (6,00), de forma proporcional a los kilómetros comerciales programados de un mes tipo del PO normal vigente.

La nota de Incentivo por Buen Desempeño se calculará el mes siguiente a la publicación de los resultados de la encuesta, de acuerdo con lo siguiente:

$$NIBD = NS + N_{ICA}$$

Donde:

$NIBD$	:	Nota de Incentivo por Buen Desempeño.
NS	:	Nota obtenida por el Concesionario en la encuesta de satisfacción, con dos decimales.
N_{ICA}	:	Nota por resultados en el indicador ICA.

N_{ICA} se calcula de la siguiente forma:

$$N_{ICA} = Min\{0{,}50;\ 0{,}01 \cdot M_{ICA}\}$$

Donde M_{ICA} corresponde al número de meses en que $\%ID_T^{ICA}$ es mayor o igual a cero (0), de conformidad a lo establecido en el apartado E.1 de este instrumento, contados desde el término del periodo de transición o de la puesta en marcha de los servicios, y posteriormente del mes

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

siguiente a la última fecha de pago del incentivo por buen desempeño descrito en este apartado, a cualquier Operador de Buses del Sistema.

El monto a pagar por este incentivo se anclará al saldo vigente el último día del mes en que se realizó la encuesta.

H. DESCUENTO POR INCUMPLIMIENTO DEL MANTENIMIENTO

Es obligación del Concesionario efectuar las correcciones, reparaciones y ajustes que resulten necesarios para subsanar los incumplimientos, fallas o reparos detectados con ocasión del proceso de certificación del mantenimiento de los buses, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°4. En el evento que el Concesionario no cumpla con esta obligación, el Ministerio podrá -de oficio o a requerimiento del propietario de los buses respectivos-, ordenar que los defectos sean corregidos o reparados por este último o por quien éste designe, y los costos serán soportados por el Concesionario, a través de un descuento de los ingresos mensuales a que tenga derecho el Concesionario en una cantidad equivalente al monto de las reparaciones.

I. VERIFICACIÓN DE LA VALIDEZ DE LAS EXPEDICIONES

Para velar por la correcta provisión del servicio, el DTPM supervisará la operación de acuerdo con lo señalado en el contrato de concesión y en su Apéndice N°10, verificando, entre otras cosas, la validez de las expediciones, de conformidad con la definición de expedición válida de la cláusula 1.1.22 del contrato, a saber:

> *"Aquella expedición comercial en que se ejecutó el servicio-sentido, cumpliendo el trazado establecido en el Programa de Operación desde su inicio hasta su fin, realizado por un bus con su certificación de mantenimiento aprobada, que transportó pasajeros, y que no presentó excesos de velocidad por sobre los límites establecidos en el instructivo que se dicte al efecto, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°6.*
>
> *Cabe destacar que, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 5, las expediciones de buses que no sean válidas no darán derecho al pago por los kilómetros recorridos ni serán consideradas para el cálculo del indicador de espera ni de puntualidad, de conformidad a lo establecido en los apartados D.2 y D.3 del Apéndice N°6. La determinación de la validez de una expedición debe cumplir con lo establecido en el Apartado I del Apéndice N°6 del contrato".*

Excepcionalmente, el MTT considerará válidas aquellas expediciones que, pese a no cumplir íntegramente con los aspectos de la definición indicada precedentemente, se encuentren comprendidas en alguna de las siguientes situaciones:

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

Sin perjuicio de lo anterior, no se considerará válida aquella expedición que no transportare pasajeros teniendo capacidad para ello, considerando las capacidades establecidas para cada tipología de bus en la cláusula 5.3.1.6.5 del contrato, durante todo el trazado o en algún tramo de este. Esta condición se podrá verificar mediante el apoyo de observadores designados por el MTT o utilizando las herramientas tecnológicas disponibles y podrá considerar, entre otras cosas, los reclamos por no detención realizados por los usuarios que hayan sido debidamente validados. Cabe destacar que los kilómetros que no darán lugar a pago en un mes por concepto

de expediciones no válidas producto de reclamos de usuarios por no detención y por excesos de velocidad no podrán significar una disminución superior al uno coma cinco por ciento (1,5%) de las expediciones realizadas.

Las metodologías que se utilizarán para determinar la verificación de las hipótesis, situaciones excepcionales y reglas para consideración de expediciones validas por efectos de reclamos de usuarios, se regularán en un instructivo que dictará al efecto el Ministerio.

J. RECONOCIMIENTO DE EFECTOS EXÓGENOS EN EL CÁLCULO DE LOS INDICADORES

Los índices e indicadores de calidad y desempeño considerados en el contrato de concesión y en este apéndice (ICFP e ITE), tienen por objeto medir el cumplimiento de la oferta de transporte comprometida bajo condiciones normales de operación. Se entiende que las condiciones normales de operación incluyen las variaciones que toda ciudad experimenta y que son inherentes a la actividad del transporte urbano de pasajeros, las que, por tanto, el Concesionario tiene o debe tener la capacidad de gestión necesaria para afrontar.

Sin embargo, existen otros eventos, de naturaleza excepcional, cuyo impacto en las condiciones de operación es mayor y que exigen la adopción de medidas extraordinarias, las que no necesariamente permiten superar el problema, o incluso situaciones para las que no hay gestión posible en un lapso oportuno. Ejemplos de tales eventos son: manifestaciones sociales, desvíos de tránsito no programados, situaciones climáticas muy inusuales, accidentes que provocan elevada congestión, entre otros. Cuando estos eventos excepcionales ocurren, los índices e indicadores se ven afectados de manera negativa, sin reflejar apropiadamente la disposición y esfuerzo del Concesionario por proveer el servicio acordado.

Para abordar este aspecto, el Ministerio establecerá, en un instructivo específico para estos fines, un procedimiento que identifique tales eventos y establezca un sistema para incorporar en el cálculo de los índices de calidad y desempeño los ajustes necesarios, con el fin de reducir el efecto de dichos eventos en sus resultados. Dicho instructivo será notificado al concesionario a través de un oficio enviado por el Administrador de contrato a más tardar treinta (30) días antes del término del periodo de transición o puesta en marcha de los servicios. Cabe señalar que el ICFP (indicador de desempeño) tiene por objetivo resguardar que los tiempos de espera de los usuarios no se vean incrementados por un despacho u oferta de plazas deficiente, por lo tanto, si bien se reconoce que frente a ciertas situaciones operacionales podrían dar origen a la exclusión en la medición de este indicador, el Ministerio podrá establecer mecanismos alternativos de medición, que permitan validar que el Concesionario no ha dejado de prestar el servicio.

Para la elaboración del procedimiento se tendrán presente las siguientes consideraciones:

i. El procedimiento considerará la aplicación de uno o más factores de ajuste que sinteticen todos los eventos posibles.

ii. El impacto de los eventos que ocurran en la calle no liberará por completo la aplicación de los índices de calidad y desempeño. La cantidad y diversidad de eventos que potencialmente pueden ocurrir, su extensión temporal o espacial y otras características, no permiten singularizar el efecto de cada cual. Por ende, el tratamiento que se les dé a los eventos se enfocará a hacer ajustes estandarizados, que reflejen situaciones promedio.

iii. El ajuste del cálculo no podrá empeorar un índice de desempeño respecto a su cálculo normal.

iv. En ningún momento se considerará dentro este tipo de eventos los fenómenos que, aun teniendo un efecto importante sobre la operación de los buses, tienen una regularidad suficiente como para no considerarlos extraordinarios. Dentro de estas situaciones se pueden mencionar, por ejemplo, fechas con operaciones especiales como Fiestas Patrias, situaciones de congestión agudas en vísperas de Navidad, concentraciones políticas en vísperas de elecciones, etc. Se excluye de este criterio las ferias (de verduras

DIRECCION DE PRESUPUESTOS
SECTOR
PASIVOS
CONTINGENTES Y
CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

y similares), las que podrán, si el DTPM lo estima necesario, incluirse en este procedimiento.

v. Este procedimiento sólo se utilizará para los índices ICFP e ITE. No se aplicará respecto del ICA.

vi. Para eventos extraordinarios de muy alto impacto y/o extensión, tales como situaciones de catástrofe u otras alteraciones mayores del desenvolvimiento de la ciudad, no se usará el procedimiento a que se refiere este apartado, sino que se abordará la situación mediante un procedimiento que refleje en forma global las dificultades de operación, relajando las exigencias normales del cálculo, el cual será establecido por el DTPM.

vii. Por otra parte, dada la naturaleza y volumen de información asociada, los índices de calidad (IE e IP) y de desempeño (ICFP) serán calculados haciendo uso intensivo de tecnologías de recopilación, transmisión y procesamiento de datos, esencialmente en lo referente a la observación de la operación real de los buses en la calle. Entendiendo que toda tecnología puede presentar fallas o generar información incompleta, y que esto puede traducirse en un empeoramiento de los índices, es necesario definir la forma de abordar esta situación, reconociendo además que es útil separar la operación normal de aquellos eventos mayores o transversales propios de sistemas centrales.

Los procedimientos referidos en este apartado, así como sus modificaciones, serán plasmados en un instructivo que será publicado en el sitio web del DTPM.

K. REVISIÓN DE LOS DESCUENTOS

El Concesionario podrá solicitar la revisión del monto y procedencia de los descuentos conforme al procedimiento previsto en la cláusula 5.3.2.3 del contrato de concesión, en aquellos casos que no queden apropiadamente resueltos a través del procedimiento descrito en el apartado J.

L. DE LAS MODIFICACIONES AL APÉNDICE

Sin perjuicio de las atribuciones para realizar ajustes y modificaciones previstas en los apartados anteriores de este instrumento, este Apéndice podrá modificarse de común acuerdo entre las partes, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 11.6 del contrato de concesión, o cuando corresponda por aplicación de lo dispuesto en las cláusulas 2.1.5. u 11.1. del mismo instrumento.

APÉNDICE N°7: DE LAS SANCIONES

Índice

A. FACULTAD PARA SANCIONAR 2
B. MULTAS 2
C. DE LA CADUCIDAD 10
D. REDUCCIÓN DE SERVICIOS PRESTADOS POR EL CONCESIONARIO 11
E. PROCEDIMIENTO DE APLICACIÓN DE SANCIONES Y MECANISMOS DE RECLAMACIÓN ADMINISTRATIVA 11
F. MODIFICACIONES AL APÉNDICE 12

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

A. FACULTAD PARA SANCIONAR

El Ministerio podrá aplicar las sanciones que se establecen en este apéndice, multas, caducidad del contrato y reducción de servicios, en caso de verificarse un incumplimiento de cualquiera de las obligaciones asumidas por el Concesionario en virtud del presente contrato, de acuerdo con lo indicado en los apartados siguientes, sin perjuicio de la aplicación de otras sanciones que sean procedentes, según lo establecido por la normativa vigente.

En caso de infracción a las obligaciones del Concesionario, el Ministerio través del Administrador de Contrato, podrá discrecionalmente otorgar un período de cura previo a la aplicación de sanciones, con el fin de que el Concesionario corrija el incumplimiento dentro del plazo prudencial señalado por aquél. Para estos efectos, el Ministerio podrá considerar el interés público comprometido, la continuidad de los servicios, la conducta del Concesionario, la voluntad de reparar el mal causado, entre otros criterios.

En todo caso, el Concesionario deberá adoptar todas las medidas que sean necesarias para mitigar los efectos de las infracciones cometidas.

Las sanciones establecidas en este apéndice serán aplicables al Concesionario, aun cuando la falta sea imputable personalmente a la acción u omisión de un dependiente o tercero. Por lo tanto, el Concesionario será responsable directa e indirectamente y en forma indelegable de todos los aspectos a que se obliga por medio del Contrato, y de los incumplimientos en que eventualmente se incurra.

B. MULTAS

Considerando que no todos los incumplimientos de las obligaciones asumidas por el Concesionario revisten igual gravedad, las multas han sido organizadas en siete niveles (del 1 al 7), en orden de menor a mayor gravedad, y para cada nivel se ha determinado un rango, conforme se indica en la Tabla 1 siguiente:

Tabla 1: Rangos de multas (UF)

Nivel	Rango de multas (UF)
Nivel 1	Desde 1 hasta 7 UF
Nivel 2	Desde 8 hasta 14 UF
Nivel 3	Desde 15 hasta 50 UF
Nivel 4	Desde 51 hasta 300 UF
Nivel 5	Desde 301 hasta 500 UF
Nivel 6	Desde 501 hasta 1.500 UF
Nivel 7	Desde 1.501 hasta 3.000 UF

El Ministerio determinará el monto de la multa dentro del rango del nivel correspondiente. Para ello, el Ministerio considerará el interés público comprometido, la continuidad de los servicios, la idoneidad y necesidad de la medida, la conducta del Concesionario, la voluntad de reparar el mal causado, entre otros criterios.

En caso de reincidencia en una infracción durante un mismo año calendario, el Ministerio podrá aplicar a dicha infracción el nivel de multa inmediatamente superior al señalado en las tablas que se regulan en el apartado B.1, teniendo presente para ello la naturaleza y gravedad de la infracción.

B.1 Obligaciones del Concesionario y nivel de multas aplicable en caso de infracción

Sin perjuicio de las causales de término anticipado del contrato a que se refiere la cláusula 9 del contrato, y de las medidas adicionales que para cada caso pueda el contrato disponer, el Ministerio estará facultado para aplicar una multa ante los siguientes incumplimientos del Concesionario:

B.1.1 Obligaciones relativas al proceso de suscripción de cesiones de contratos de provisión

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
1.	Incumplimiento del plazo para la suscripción de la cesión de los contratos de provisión.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día que dure el incumplimiento.
2.	Cualquier otro incumplimiento de las obligaciones relativas al proceso de suscripción de las cesiones de contratos de provisión, que no se encuentre expresamente sancionado en los numerales anteriores de esta tabla.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento y/o por cada bus respecto del cual se produzca el incumplimiento.

B.1.2 Obligaciones relativas al inicio de los servicios y al inicio de la operación

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
1.	Incumplimiento de la obligación de iniciar la prestación de un servicio.	4	Por cada día que dure el incumplimiento.
2.	Incumplimiento de la fecha de inicio de la operación.	4	Por cada día que dure el incumplimiento.
3.	Cualquier otro incumplimiento de las obligaciones relacionadas con el inicio de los servicios, que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en alguno de los numerales anteriores de esta tabla.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento.

B.1.3 Obligaciones relativas a la operación de los servicios

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
1.	No presentar íntegra y oportunamente los documentos correspondientes a cada una de las etapas de elaboración del PO, conforme se establece en el apartado F del Apéndice N°3 y lo establecido en el Instructivo de Elaboración y Aprobación del Programa de Operación.	3	Por cada vez que se verifique la conducta.
2.	Incumplimiento de la obligación de realizar una salida adicional o inyección no programada requerida por el Ministerio.	2	Por cada vez que se verifique la conducta.
3.	Incumplimiento de la obligación de realizar un servicio especial o de apoyo que haya sido requerido por el Ministerio.	2	Por cada vez que se verifique la conducta.
4.	Incumplimiento de alguna de las actividades, procedimientos y/o cualquier acción que se derive del Protocolo de Acción Frente a Contingencias (PAC), de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°10.	3	Por cada vez que se verifique la conducta.
5.	Circulación de uno o más buses con una o más puertas abiertas.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus respecto del cual se incurra en ella.
6.	No uso de las Estaciones de Intercambio Modal cuando el Programa de Operación así lo disponga.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus respecto del cual se incurra en ella.
7.	Empleo de un trazado distinto al señalado en el Programa de Operación vigente sin causa que lo justifique.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus respecto del cual se incurra en ella.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS · SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES · MINISTERIO DE HACIENDA

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
8.	Superación del límite de porcentaje de kilómetros válidos recorridos con los buses de cada tecnología de propulsión en un mes sin autorización expresa del MTT, de conformidad con lo establecido en los Apéndices N°3 y N°10.	5	Por cada vez en que se verifique la conducta.
9.	Declaración al sistema de monitoreo de uno o más buses "en servicio", en circunstancias de no estar prestándolo efectivamente.	3	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus respecto del cual se incurra en ella.
10.	Interrupción de la continuidad de un servicio sin causa justificada.[1]	2	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus respecto del cual se incurra en ella.
11.	No realizar las acciones que corresponda para el adecuado registro de las transacciones en los validadores.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus respecto del cual se incurra en ella.
12.	Incumplimiento de las obligaciones relacionadas con la correcta identificación del bus y del servicio que presta al momento de iniciar un servicio, en el sistema correspondiente.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus respecto del cual se incurra en ella.
13.	Aparecer recurrentemente en el sistema de monitoreo como "en servicio", en circunstancias de no estar prestándolo efectivamente.[2]	4	Por cada vez que se verifique la conducta.
14.	Prestación de servicios con uno o más vehículos que no se encuentren inscritos en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados o, en general, que estén impedidos de hacerlo, conforme a lo dispuesto en el artículo 38°del DS N°212, de 1992, del Ministerio.	3	Por cada día y bus respecto del cual se incurra en ella.
15.	No inscribir en el respectivo registro los bienes afectos, de conformidad a lo establecido en las cláusulas 4.1.5, 4.4.4 y 4.4.5 del contrato de concesión.	1	Por cada día que dure el incumplimiento y por cada bien afecto.
16.	Utilización de los buses afectos a la concesión para fines distintos de los establecidos en el Contrato de concesión, sin la autorización previa del Ministerio.	4	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus respecto del cual se incurra en ella.
17.	Incumplimiento de la obligación de contar con la Flota de Reserva mínima establecida en el Apéndice N°4.	1	Por cada día que dure el incumplimiento y por cada bus respecto del cual se incurra en ella.
18.	Modificación de la estructura del chasís o la carrocería de un bus sin la autorización expresa del Proveedor de Buses y del Ministerio.	5	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus respecto del cual se incurra en ella.
19.	Impedimento u obstaculización de alguno de los procedimientos relacionados con la certificación de uno o más buses.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada bus respecto del cual se incurra en ella.
20.	Incumplimiento de la obligación de certificar el mantenimiento de los buses.	2	Por cada día que dure el incumplimiento y por cada bus respecto del cual se incurra en ella.
21.	Incumplimiento de la obligación de registrar las acciones de mantenimiento preventivo, correctivo, o los resultados de las revisiones técnicas de cada bus en la plataforma informática.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada bus respecto del cual se incurra en ella.
22.	Incumplimiento de la obligación realizar correcciones, reparaciones o ajustes que resulten necesarios para subsanar los incumplimientos, fallas o reparos detectados con ocasión del proceso de certificación, o detectadas por el Ministerio en virtud de sus facultades de supervisión, de conformidad a lo dispuesto en los Apéndices N°4 y 10, respectivamente.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada bus respecto del cual se incurra en ella.

[1] Para estos efectos, se entenderá por "interrupción de la continuidad de un servicio" la falta de cumplimiento íntegro del trazado definido en el Programa de Operación sin que medie instrucción del Ministerio en tal sentido.
[2] Se entenderá por aparecer recurrentemente cuando se verifiquen diez (10) o más buses que incurran en la conducta en un día, o treinta (30) buses en un mes.

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
23.	Incumplimiento de alguna de las actividades, procedimientos y/o cualquier acción que se derive del Protocolo de Supervisión del Mantenimiento (PSM), de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°10.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada bus respecto del cual se incurra en ella.
24.	Fallas mecánicas[3] de uno o más buses, que produzcan la detención del bus en la vía pública y no sean resueltas en los tiempos establecidos en el instructivo correspondiente, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°10.	2	Por cada bus respecto del cual se incurra en ella y por cada hora o fracción de hora que demore el retiro del vehículo por sobre el tiempo máximo establecido.
25.	Presentar una tasa de pannes[4] menor a un 92% en un mes.	4	Por cada vez que se verifique la conducta.
26.	Incorporación de buses que no cumplan con las condiciones establecidas en el Apéndice N°4 a la Flota Auxiliar, sin autorización del Ministerio.	3	Por cada bus respecto del cual se incurra en ella.
27.	Incumplimiento de las disposiciones relativas a la presentación exterior e interior de buses y sus exigencias de señalización.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus respecto del cual se incurra en ella.
28.	Incumplimiento de las obligaciones relativas a zonas pagas y puntos de regulación establecidas en cláusula 4.4.3 del Contrato y Apéndices N°3, N°10 y N°12.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento.
29.	Uso del validador en una zona paga distinta a la asignada	6	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento.
30.	Incumplimiento de la obligación de operar una zona paga incluida en el Programa de Operación	3	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada tramo horario que dure el incumplimiento.
31.	Incumplimiento de las obligaciones relativas a la conexión a internet vía WiFi en los buses o al sistema de climatización, de acuerdo con lo establecido en las cláusulas 3.2.2.5 y Apéndice N°4 del Contrato.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento.
32.	Incumplimiento de la normativa del Ministerio respecto al espacio para publicidad tanto al interior como al exterior del bus.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada bus respecto del cual se incurra en ella.
33.	Incumplimiento en la presentación de ofertas en caso de subasta de servicios, de conformidad a lo establecido en el Apartado J.4 del Apéndice N°3.	5	Por cada vez que se verifique la conducta.
34.	Cualquier otro incumplimiento de las obligaciones relativas a la operación de los buses y que no se encuentre expresamente sancionado en los numerales anteriores de esta tabla.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento y/o por cada bus respecto del cual se incurra en ella.

[3] Para estos efectos se entenderá como falla mecánica cualquier desperfecto, sea en el tren motriz, sistema de frenos, sistema de bloqueo de puertas, sistema eléctrico, neumáticos, y en general cualquier elemento del bus cuya falla pueda producir la detención e imposibilidad de reanudar la marcha del bus por sus propios medios, ya sea que requiera de asistencia técnica o de una grúa.

[4] Valor expresado en porcentaje, correspondiente a uno (1) menos el número de pannes producto de fallas mecánicas atribuibles al Concesionario, divididas por el número de buses de la flota operativa base (1 - (Número de pannes)/(Número de buses FOB)

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

B.1.4 Obligaciones relacionadas con los estándares de calidad y la atención a usuarios

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
1.	Obtención de alguno de los siguientes resultados en un mes T: • Indicador de espera de un servicio-sentido s para el mes T (IE_{sT}) conforme se establece en el Apéndice N°6, igual o menor a 75%. • Indicador de Puntualidad del servicio-sentido s, para el mes T (IP_{sT})* conforme se establece en el Apéndice N°6 igual o menor a 50%. • Índice de Cumplimiento de Frecuencia y Plazas del servicio-sentido s para el mes T ($ICFP_{s,T}$), conforme se establece en la cláusula 5 del Contrato, inferior a 80%. *Para estos efectos sólo se consideran servicios-sentido que tengan al menos 3 horas programadas con medición del Indicador de Puntualidad en algún tipo de día. Lo anterior, no considera los inicios y términos de Tramos Horarios si en el periodo correspondiente al inicio o término del tramo horario opera la medición del Indicador de Espera para el correspondiente servicio-sentido.	4	Por cada servicio-sentido respecto del cual se incurra en ella.
2.	Concurrencia de alguna de las conductas establecidas en el numeral precedente, 2 meses consecutivos.	5	Por cada vez que se verifique la conducta. Esta sanción solo se podrá aplicar cada 2 meses.
3.	Obtención de alguno de los siguientes resultados, sea el mismo o no, durante dos (2) meses, consecutivos o no, dentro de un período de cuatro (4) meses móviles: • Indicador de Espera para un mes T (IE_T) conforme se establece en el Apéndice N°6, igual o menor a X_{IE1}, definido en la ficha técnica. • Indicador de Puntualidad para un mes T (IP_T) conforme se establece en el Apéndice N°6 igual o menor a X_{IP1}, definido en la ficha técnica. • Índice de cumplimiento de frecuencia y plazas para un mes T ($ICFP_T$), conforme se establece en la cláusula 5 del Contrato de Concesión, inferior a 85%.	6	Por cada vez que se verifique la conducta.
4.	Índice de Cumplimiento de Frecuencia y Plazas del servicios-sentido s, periodo p para un mes T ($ICFP_{s,p,T}$), conforme se establece en la cláusula 5 del Contrato, inferior a 60%.	3	Por cada vez que se verifique la conducta.
5.	Acumulación de expediciones no válidas por incumplimiento de la obligación de Detención en Paradero y/o excesos de velocidad conforme a lo establecido en el Apéndice N°6, que implique una disminución del 1% de las expediciones realizadas del concesionario del mes correspondiente, durante tres (3) meses, consecutivos o no, dentro de un período de seis (6) meses móviles.	5	Por cada vez que se verifique la conducta.
6.	Indicador de Calidad de Atención para un mes T ICA_T, conforme se establece en el Apéndice N°6, igual o menor a X_{ICA1}, establecido en la ficha técnica, durante tres (3) meses, consecutivos o no, dentro de un período de seis (6) meses móviles.	5	Por cada vez que se verifique la conducta.

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
7.	Incumplimiento de cualquiera de las disposiciones establecidas en el Sistema de Reclamos y Sugerencias de los Usuarios, o en su propio servicio de atención a usuarios, conforme se establece en la cláusula 3.2.5.13 del Contrato y el Apéndice N°6.	1	Por cada vez que se verifique la conducta.
8.	Cualquier otro incumplimiento de obligaciones relacionadas con la satisfacción de los estándares de calidad y que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en alguno de los numerales anteriores de esta tabla.	2	Por cada vez que se verifique la conducta.

B.1.5 Obligaciones relacionadas con la entrega de información (*)

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
1.	Incumplimiento respecto de las obligaciones de comunicación y envío de información ante incidentes o fallas mecánicas de uno o más buses, que produzcan la detención del bus en la vía pública, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°10.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus respecto del cual se incurra en ella.
2.	Falta de entrega al Ministerio de los antecedentes que éste le solicitare, dentro de los plazos que éste hubiere fijado.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día que dure el incumplimiento.
3.	Presentación de antecedentes inexactos que: (i) afecten las condiciones económicas y/u operativas del Contrato, y/o (ii) que induzcan al Ministerio a disponer medidas innecesarias, incorrectas o improcedentes, o a no disponer medidas debiendo haberlo hecho.	4	Por cada vez que se verifique la conducta.
4.	Cualquier otro incumplimiento de las obligaciones relacionadas con la entrega de información, que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en alguno de los numerales anteriores de esta tabla.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento.

B.1.6 Obligaciones relacionadas con el personal del Concesionario

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
1.	Incumplimiento del nivel mínimo de Gasto Promedio anual en Personal (GPP) establecido en la Ficha Técnica.	7	Por cada año calendario en que se verifique el incumplimiento.
2.	Vulneración del límite máximo de subcontratación de servicios establecido en el contrato de concesión.	6	Por cada vez que se verifique la conducta.
3.	Incumplimiento de la obligación de contar con el porcentaje de personal femenino destinado a la conducción, según lo señalado en el apartado D.1 del Apéndice N°8.	4	Por cada trimestre que dure el incumplimiento.
4.	Incumplimiento de las exigencias del personal de conducción, del personal de apoyo en terreno y del que corresponda, señaladas en los apartados D.2, D.3 y D.4 del Apéndice N°8.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada trabajador respecto del cual se incurra en ella.
5.	Incumplimiento de la obligación de certificar a parte del personal de la empresa en los perfiles ocupacionales especificados e individualizados en el Catálogo de Competencias Laborales ChileValora según los porcentajes señalados en el apartado D.5 del Apéndice N°8.	5	Por cada año en que se verifique el incumplimiento.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
6.	Incumplimiento de la obligación de contar con las certificaciones de la Norma Chilena NCh3262-2012: Igualdad de Género y Conciliación de la Vida laboral, Familiar y Personal, y la Norma ISO 39001: Sistema de Gestión de Seguridad Vial en la forma y plazos indicados en el apartado D.6 del Apéndice N°8.	5	Por cada trimestre en que se verifique el incumplimiento.
7.	No realizar íntegra y oportunamente los planes de capacitación, de acuerdo a lo establecido en el apartado E del Apéndice N°8.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada trabajador respecto del cual se incurra en ella.
8.	Diferencia porcentual de un 0.5% por sobre un 2% en el Índice Semestral de Reclamos del Sistema, de acuerdo a lo establecido en el apartado D.2 del Apéndice N°8.	3	Por cada 0,5% por sobre el 2%. Con un tope de 1.500 UF por semestre.
9.	Incumplimientos de la obligación de provisionar los fondos para la indemnización laboral, contemplados en los literales a o b, numeral viii, del apartado C del Apéndice N°8.	5	Por cada vez que se verifique el incumplimiento.
10.	Cualquier otro incumplimiento de obligaciones relacionadas con el personal del Concesionario, que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en alguno de los numerales anteriores de esta tabla.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento y/o por cada trabajador, según corresponda.

B.1.7 Obligaciones relacionadas con los servicios complementarios

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
1.	Falta de suscripción íntegra y oportuna de el o los contratos que deban celebrarse de conformidad a lo previsto en la cláusula 1.7 del Contrato.	2	Por cada día que dure el incumplimiento.
2.	Incumplimiento de la obligación de disponer del equipamiento básico para prestar los servicios en la oportunidad que sea exigible, de acuerdo con lo dispuesto en el Apéndice N°5 del contrato de concesión.	2	Por cada día que dure el incumplimiento y por cada bus respecto del cual se incurra en dicha conducta.
3.	Alteración o modificación del equipamiento embarcado en el bus o dispuesto en los terminales, sin autorización previa del MTT, y/o de la información registrada y transmitida por éstos.	6	Por cada vez que se verifique la conducta.
4.	Cualquier otro incumplimiento de obligaciones relacionadas con los servicios complementarios, que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en alguno de los numerales anteriores de esta tabla.	1	Por cada vez que se verifique dicha conducta y/o por cada bus respecto del cual se incurra en ella y/o por cada día que dure el incumplimiento.

B.1.8 Obligaciones relacionadas con los terminales del Concesionario

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
1.	Incumplimiento de las exigencias relativas a la implementación, operación y mantención de los terminales y sus instalaciones, de acuerdo con lo dispuesto en el Apéndice N°12.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento.
2.	Falta de suscripción íntegra y oportuna de el o los contratos que deban celebrarse, de conformidad a lo previsto en la cláusula 4.4.2.1 del contrato.	3	Por cada día que dure el incumplimiento.
3.	Incumplimiento de las prohibiciones a las que hace referencia la cláusula 4.4.2.1 del contrato.	3	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento y por cada terminal respecto del cual se incurra en ella.

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
4.	La no restitución íntegra y oportuna de los inmuebles de conformidad a lo previsto en la cláusula 4.4.2.1 del contrato.	3	Por cada día que dure el incumplimiento y por cada terminal respecto del cual se incurra en ella.
5.	Incumplimiento de las obligaciones establecidas en la cláusula 4.4.2.2 del Contrato.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento, y por cada terminal respecto del cual se incurra en ella.
6.	Cualquier otro incumplimiento de las obligaciones relacionadas con los terminales del Concesionario, que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en alguno de los numerales anteriores de esta tabla.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento y/o por cada terminal respecto del cual se incurra en ella.

B.1.9 Obligaciones relacionadas con la infraestructura de carga

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
1.	Incumplimiento de las exigencias relativas a la implementación, operación y mantención de la infraestructura de carga, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 3.2.3.5 y los apéndices N°11 y N°12.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento y por cada infraestructura de carga respecto de la cual se incurra en ella.
2.	Falta de suscripción íntegra y oportuna de el o los contratos de provisión de infraestructura de carga que deban celebrarse, de conformidad a lo previsto en la cláusula 4.4.5 del contrato.	3	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada semana que dure el incumplimiento.
3.	Cualquier otro incumplimiento de las obligaciones relacionadas con la infraestructura de carga, que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en alguno de los numerales anteriores de esta tabla.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento y/o por cada terminal respecto del cual se incurra en ella.

B.1.10 Otras obligaciones

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
1.	No dar cumplimiento a las instrucciones impartidas por el Ministerio, el DTPM o el Administrador de Contrato de acuerdo con lo establecido en el contrato de concesión, con exclusión de las instrucciones impartidas por el MTT en virtud de requerimientos de información.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día que dure el incumplimiento.
2.	Incumplimiento de la obligación de obtener las correspondientes certificaciones o acreditar que los talleres que le presten servicios cuentan con las certificaciones de gestión de calidad internacional ISO 9001, la norma de sistema de gestión ambiental ISO 14001 y la norma 55001 en la forma y plazos indicados en el Apéndice N°4.	5	Por cada trimestre en que se verifique el incumplimiento.
3.	Incumplimiento de la cláusula 3.2.3.9 acerca del respeto de las políticas de operación al interior de la infraestructura concesionada o no concesionada establecidas por el titular de esta.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día que dure el incumplimiento.
4.	Ejecutar, prestar o desarrollar una o más actividades conexas sin la autorización previa del Ministerio otorgada en la forma y términos previstos en la cláusula 1.2.2 del contrato de concesión.	4	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día que dure el incumplimiento.
5.	Incumplimiento de las obligaciones establecidas en la cláusula 5.4.3.4.	7	Por cada vez que se verifique dicha conducta.
6.	Cualquier otro incumplimiento del contrato que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en alguno de los numerales anteriores de esta tabla.	1	Por cada vez que se verifique dicha conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

C. DE LA CADUCIDAD

La caducidad de la concesión podrá ser declarada fundadamente por el Ministerio en los casos de incumplimiento grave de las obligaciones del Concesionario. En particular y sin que la lista sea taxativa, en los siguientes casos:

C.1 Modificación del objeto social de la Sociedad Concesionaria sin contar con la autorización previa del Ministerio, salvo que se trate de una modificación destinada exclusivamente a incorporar o ajustar el objeto social al desarrollo de las actividades conexas señaladas en la cláusula 1.2.2 del Contrato de Concesión.

C.2 Tener relación la Sociedad Concesionaria o sus accionistas con la o las sociedades que presten servicios complementarios, en los términos del artículo 100 de la ley 18.045, salvo en los casos en que el Ministerio entregare la prestación de todo o parte de dichos servicios complementarios al Concesionario, conforme el Contrato de Concesión.

C.3 En caso de que la Sociedad Concesionaria -por sí o en conjunto con sus empresas relacionadas en los términos previstos en el artículo 100 de la Ley N°18.045-, administre una cantidad de buses que represente más del veinticinco por ciento (25%) del total de la flota operativa base y de reserva correspondiente a las concesiones del Sistema, incluyendo la presente.

C.4 Cesión de la concesión o del contrato de concesión, sin autorización previa y expresa del Ministerio.

C.5 Paralización de los servicios de transporte objeto del contrato de concesión.

Se entenderá por paralización de los servicios la ausencia de frecuencia en cualquiera de los servicios de transporte asociados a la Unidad de Servicios objeto del contrato de concesión, en un lapso de tiempo igual a dos horas, durante dos o más días consecutivos, ya sea respecto del mismo servicio o de servicios diferentes o de distintos periodos. Con todo, la ausencia de frecuencia no se considerará como una paralización de los servicios en los términos de la presente cláusula si está establecida en el Programa de Operación, o si el Ministerio la autoriza u ordena previa y expresamente.

C.6 Abandono de los servicios de transporte objeto del contrato de concesión.

Se entenderá por abandono de los servicios la prestación de cualquiera de los servicios de transporte en condiciones de frecuencia menores o iguales al 50% de la frecuencia programada (medida en total de despachos diarios asociados a expediciones válidas) y/o con una capacidad de transporte (medida en plazas-kilómetro diarios) menor o igual al 50% de la capacidad de transporte programada, durante dos o más días consecutivos, ya sea respecto del mismo servicio o de servicios diferentes.

C.7 Falta de cumplimiento oportuno con la obligación de entregar, renovar, reemplazar o restituir, según corresponda, las Garantías señaladas en la cláusula 10 del contrato de concesión.

C.8 Presentación de antecedentes relevantes, en forma errónea o inexacta que afecten de manera sustancial las principales condiciones económicas y operativas de la concesión.

C.9 Acumulación de multas, cuya aplicación se encuentre ejecutoriada, por un monto superior a veinte mil unidades de fomento (20.000 UF) dentro de doce (12) meses corridos, es decir, los doce (12) meses inmediatamente anteriores a la fecha de cálculo.

Para estos efectos no se contabilizarán las multas indicadas en el apartado B.1.2 relativas al inicio de los servicios y al inicio de la operación. En caso de que se cumpla dicho supuesto, el Ministerio determinará si inicia el proceso de caducidad o continúa aplicando otras sanciones, con el objeto de garantizar la continuidad, permanencia y seguridad de los servicios de transportes.

C.10 Descuento realizado al Concesionario por aplicación del ITE correspondiente a un cuatro coma cinco por ciento (4,5%) del ingreso base o superior, o del ICA correspondiente a un uno coma

cuarenta y cinco por ciento (1,45%) del ingreso base o superior, conforme las condiciones establecidas en el Apéndice N°6, por un periodo de tres (3) meses, consecutivos o no, en un período de seis (6) meses corridos.

C.11 Al verificarse dos (2) veces en un periodo de 12 meses móvil o por tres (3) veces a lo largo del contrato las causales de reducción de servicios prestados por el Concesionario, de acuerdo con lo establecido en el apartado D siguiente.

D. REDUCCIÓN DE SERVICIOS PRESTADOS POR EL CONCESIONARIO

Cuando se constate que el Concesionario ha incurrido en un incumplimiento sistemático de los indicadores a nivel de servicio-sentido-mes y/o a nivel de Unidad de Servicios en el mes T; y para velar por el interés de los usuarios, el Ministerio podrá disponer que el Concesionario cese la prestación de ese u otros servicios, para que sean prestados por otros Operadores de Buses del Sistema.

Para estos efectos, se entenderá como incumplimiento sistemático lo siguiente:

(i) Concurrencia de alguna de las conductas establecidas en el numeral 3 de la tabla del apartado B.1.4, dos veces, dentro de un período de ocho (8) meses móviles.

(ii) Al verificarse tres (3) veces en un periodo de 12 meses móviles o seis (6) veces a lo largo del contrato las causales de multas correspondientes a los niveles 6 o 7.

(iii) Al verificarse veinte (20) veces en un periodo de 12 meses móvil o cincuenta (50) veces a lo largo del contrato las causales de multas correspondientes al nivel 5.

La decisión de qué servicios serán objeto de esta sanción estará completamente sujeta a la discrecionalidad del Ministerio, siempre y cuando el o los servicios que sean traspasados no estén en el primer quintil de aquellos con más kilómetros de la Unidad de Servicios en los últimos 12 meses. Asimismo, en cada proceso de reducción de servicios que se lleve a cabo, los servicios que sean traspasados a otros Operadores de Buses no podrán representar más del 15% de la Flota Operativa Base del Concesionario, salvo que la reducción sea por un único servicio.

El traspaso de servicios no se contabilizará en los límites de modificaciones a los Programas de Operación establecidos en el Apéndice N°3. La asignación de nuevos servicios será efectuada de acuerdo con las reglas dispuestas del Apéndice N°3.

El traspaso de servicios a otro(s) Operador(es) de Buses será implementado en la fecha que oportunamente informe el Ministerio, la cual en todo caso no podrá ser inferior a diez (10) días contados desde la notificación del acto administrativo que ponga fin al proceso establecido en el apartado E, siguiente, según lo indique el Ministerio.

Sin perjuicio de lo expuesto, la información por la que se determina el incumplimiento de un mes específico, y que fundamenta la aplicación de una sanción de reducción de servicios por parte del Ministerio, no podrá ser considerada nuevamente para iniciar un nuevo proceso sancionatorio.

E. PROCEDIMIENTO DE APLICACIÓN DE SANCIONES Y MECANISMOS DE RECLAMACIÓN ADMINISTRATIVA

En caso de constatar la existencia de una infracción, ya sea atribuible a acción u omisión, sancionable con multa, reducción de servicios o caducidad, el Subsecretario de Transportes formulará cargos al Concesionario a través del correspondiente acto administrativo, con expresa mención de los hechos y antecedentes en que se funda, así como de la sanción que resultaría aplicable. El Concesionario tendrá cinco (5) días hábiles contados desde la notificación de la formulación de cargos para presentar sus descargos.

En el evento que el Concesionario presentare descargos dentro del plazo referido precedentemente, y solicitare en sus descargos medidas probatorias, el Subsecretario de

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

Transportes dará lugar a ellas o bien las rechazará con expresión de causa. Con todo, el término probatorio que se conceda no podrá ser superior a diez (10) días hábiles.
La resolución definitiva que se dicte deberá pronunciarse sobre las alegaciones y defensas del Concesionario y, aplicará la sanción o absolverá, según corresponda, conforme a las circunstancias de cada caso. El pronunciamiento anterior se hará dentro de los treinta (30) días de evacuada la última diligencia ordenada en el expediente. La reclamación administrativa de las sanciones impuestas se sujetará a lo establecido en el artículo 59 de la Ley N°19.880.

En el caso de las multas, éstas deberán ser pagadas por el Concesionario conforme a los plazos y términos señalados en la resolución fundada que las imponga, una vez que ésta se encuentre ejecutoriada, es decir, una vez que (i) hayan transcurrido los plazos para reclamar administrativamente de dicha resolución, sin que ello se hubiese realizado; o bien, (ii) si habiéndose reclamado administrativamente de dicha resolución, conforme a lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley N°19.880, dichas reclamaciones se hubiesen rechazado, o incluso, en el evento de que se hubiesen acogido sólo en cuanto a modificar el monto o concepto de la multa, pero no su aplicación. Lo anterior, es sin perjuicio de las demás acciones que estime procedente realizar el Concesionario.

El pago de las multas impuestas se efectuará mediante la rebaja o disminución de los ingresos a que tenga derecho el Concesionario según lo dispuesto en la cláusula 5 del contrato de concesión, en una cantidad equivalente al monto de la o las multas, calculado según el valor que tenga la unidad de fomento al día de efectuarse la respectiva rebaja y se transferirá dicho monto a las cuentas del Sistema, salvo en lo que se refiere a las multas a beneficio fiscal. Con todo, el no pago de las multas ordenadas habilitará al Ministerio para el cobro de la garantía de fiel cumplimiento del contrato de concesión estipulada en la cláusula 10 del Contrato de Concesión, sin perjuicio de las demás acciones que fueren procedentes.

En el caso de la caducidad de la concesión, específicamente en lo que dice relación con sus efectos, entre ellos, las inhabilidades que afectarán al respectivo Concesionario para participar en futuros procesos de licitación de concesiones de uso de vías y servicios complementarios, se estará a lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley N°18.696.

Las resoluciones dictadas durante el procedimiento regulado en el presente apartado, deberán notificarse en el domicilio del Concesionario indicado en el contrato de concesión.

En todo lo no previsto en el presente apartado, se aplicarán las normas establecidas en la Ley N°19.880.

F. MODIFICACIONES AL APÉNDICE

Este apéndice podrá modificarse de común acuerdo entre las partes, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 11.6 del contrato de concesión, o cuando corresponda por aplicación de lo dispuesto en las cláusulas 2.1.5. u 11.1. del mismo instrumento.

APÉNDICE N°8: DEL PERSONAL DESTINADO A LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

Índice

A. OBLIGACIÓN DE DEFINIR Y DISPONER DEL PERSONAL NECESARIO 2
B. EXTENSIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO EN EL CUMPLIMIENTO DE LAS LEYES LABORALES 2
C. FONDO PARA LA INDEMNIZACIÓN LABORAL 2
D. OBLIGACIONES ESPECÍFICAS RELATIVAS AL PERSONAL DEL CONCESIONARIO 4
D.1 Cuota de participación femenina 4
D.2 Exigencias del personal de conducción 4
D.3 Exigencias del personal de apoyo en terreno 5
D.4 Equipamiento del personal 6
D.5 Cuota de personal certificado en perfiles ocupacionales según catálogo ChileValora .6
D.6 Otras certificaciones asociadas 7
E. CAPACITACIÓN DEL PERSONAL 8
F. SEGUROS ASOCIADOS AL PERSONAL 9
G. DE LAS MODIFICACIONES AL APÉNDICE 9

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

A. OBLIGACIÓN DE DEFINIR Y DISPONER DEL PERSONAL NECESARIO

Corresponderá al Concesionario definir y disponer todos aquellos elementos del ámbito laboral, y orientarlos a la prestación de un servicio transporte eficiente que cumpla con el estándar de calidad exigido en el contrato de concesión.

En consecuencia, el Concesionario deberá contar con personal suficiente que posea los conocimientos, habilidades y aptitudes necesarias para cumplir oportuna e íntegramente con las obligaciones que emanen del contrato de concesión.

Con todo, el Concesionario deberá cumplir con las obligaciones generales dispuestas en la cláusula 3.2.4 del contrato de concesión, así como con aquellas que se contemplan en este apéndice.

B. EXTENSIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO EN EL CUMPLIMIENTO DE LAS LEYES LABORALES

Para todos los efectos legales y aquellos que se deriven del presente contrato, el Concesionario tendrá la responsabilidad total del cumplimiento de la legislación laboral, de seguridad social y de las condiciones de higiene y sanitarias de su personal. En especial, el Concesionario deberá cumplir las disposiciones contenidas en el Código del Trabajo, en las leyes previsionales y de seguridad social, en las leyes, reglamentos y estatutos sobre prevención de riesgos y demás aplicables a la operación del transporte urbano remunerado de pasajeros.

En el evento de subcontratación de estos servicios, el Concesionario será el único y exclusivo responsable ante el Ministerio del cumplimiento de las obligaciones del contrato de concesión y del cumplimiento de las obligaciones que el subcontratista debe asegurar respecto de su personal, debiendo acatar la normativa existente y la que se dicte en el futuro durante el periodo de la concesión.

La fiscalización de todo lo anterior corresponderá al Ministerio del Trabajo y Previsión Social y sus servicios dependientes, a la Dirección del Trabajo y otras entidades administrativas y jurisdiccionales pertinentes, o los órganos que los reemplacen, en caso de que estos sean reformados, a cuyas sanciones se encontrarán afectos.

A requerimiento y satisfacción del Ministerio y de las demás autoridades competentes, el Concesionario deberá acreditar el cumplimiento de las obligaciones previstas en el presente apéndice, así como del Gasto Promedio Anual en Personal (GPP), cuyo monto se establece en la ficha técnica. La verificación del cumplimiento del GPP se realizará de acuerdo con lo establecido en la cláusula 8.1 del contrato de concesión y su incumplimiento dará lugar a las sanciones establecidas en el Apéndice N°7.

C. FONDO PARA LA INDEMNIZACIÓN LABORAL

Con el objeto de velar por el oportuno e íntegro pago de las indemnizaciones por años de servicio a que, de conformidad a la legislación laboral, pueda haber lugar con ocasión del término del contrato de concesión, el Concesionario deberá implementar un Fondo para la Indemnización Laboral ("Fondo") que se sujetará a lo dispuesto en este apartado.

(i) El Fondo será administrado por el Concesionario y se constituirá mediante los aportes en dinero que el propio Concesionario deberá provisionar mensualmente y durante toda la vigencia del contrato. El Fondo deberá mantenerse en un banco chileno o extranjero con sucursal en Chile.

(ii) Los aportes de cada año laboral que el Concesionario deberá provisionar deberán corresponder a una remuneración mensual devengada o proporcional por cada

trabajador del Concesionario de conformidad con la normativa vigente. Para asegurar lo anterior, el Concesionario deberá efectuar aportes mensuales por un monto equivalente a un porcentaje constante de la mencionada remuneración, lo que se verificará mediante los informes y documentos señalados en los literales d y f de la cláusula 8.1 del contrato de concesión. Si en el marco de este contrato de concesión, respecto de uno o más trabajadores se hubiesen provisionado fondos suficientes para pagar la totalidad de las indemnizaciones que eventualmente corresponda pagar a dichos trabajadores conforme a la normativa vigente, cesará la obligación de continuar provisionando fondos respecto de aquellos, en la medida que dicha circunstancia se encuentre acreditada a conformidad del Ministerio[1].

(iii) Será responsabilidad del Concesionario determinar si los recursos del Fondo se provisionan y mantienen en una cuenta o en depósitos a plazo renovables y reajustables. El Concesionario tendrá prohibido provisionar los fondos en cualquier otro tipo de instrumento, sea este bancario o no. El instrumento a utilizar deberá informarse al Administrador de Contrato, a más tardar, del décimo día hábil siguiente a la entrada en vigencia del contrato.

(iv) En cualquier caso, el Concesionario se obliga desde ya a no realizar giros, autorizar cargos, o sobregirar en la cuenta, dar aviso de rescate o rescatar depósitos, celebrar cualquier clase de contratos -nominados o innominados- con respecto a los recursos provisionados, en especial contratar préstamos o créditos, efectuar operaciones de cambio, tomar boletas de garantía y, en general, efectuar directa o indirectamente cualquier operación destinada a retirar recursos del Fondo, sin la autorización previa y expresa del Ministerio, a la que se hace referencia en el numeral (v). Esta obligación subsistirá hasta tres (3) meses después del término del contrato de concesión.

(v) El Ministerio autorizará los giros o retiros cuando sea necesario para pagar indemnizaciones por años de servicios y así fuere solicitado y acreditado por el Concesionario, cuando existan renuncias y así fuere solicitado y acreditado por el Concesionario, o cuando fuere ordenado por un Tribunal competente. La autorización entregada por el Ministerio no libera al Concesionario de la obligación de pagar las indemnizaciones que exige la ley laboral. Al término del contrato de concesión y pagadas que fueren todas las indemnizaciones laborales, el Ministerio autorizará al Concesionario la libre disposición del saldo remanente en el Fondo, si lo hubiere.

(vi) El Concesionario deberá presentar al Administrador de Contrato en la oportunidad indicada en la cláusula 8.1, un comprobante, certificado o cartola emitido por el Banco respectivo que dé cuenta del estado y monto de los recursos provisionados.

(vii) La insuficiencia de fondos para hacer frente al pago de las indemnizaciones laborales a que pudiera haber lugar, en caso alguno liberará al Concesionario del cumplimiento de la obligación de pagar dichas indemnizaciones, ni impondrá carga alguna para el Ministerio quien quedará excluido y exento de toda responsabilidad.

(viii) Se entenderá que existe incumplimiento del Concesionario en cualquiera de las siguientes situaciones:

a. Si el monto de la provisión de un determinado mes es inferior al setenta por ciento (70%) del monto total que debe provisionar considerando a todos sus trabajadores, o,

[1] El provisionamiento mensual que deba realizarse por concepto de FIL debe contemplar en sus variables de cálculo la tasa de rotación de los trabajadores y la antigüedad promedio de años de servicios de los trabajadores, así como otras variables pertinentes, siempre que con ello se cumpla el fin de la disposición contractual respectiva, consistente en contar con los fondos necesarios para velar por el oportuno e íntegro pago de las indemnizaciones por años de servicio, así como con las disposiciones laborales, previsionales y de seguridad social pertinentes.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

b. Si el monto de provisión de dos (2) meses consecutivos es inferior al noventa por ciento (90%) del monto total que debió provisionar para ese período considerando a todos sus trabajadores, o,
c. Si el monto de provisión de un año calendario es inferior al cien por ciento (100%) del monto total que debió provisionar para ese período considerando a todos sus trabajadores, o,
d. Si realiza directa o indirectamente cualquier operación o acción para retirar dinero del fondo sin la autorización expresa y previa del Ministerio, o,
e. Si entrega antecedentes erróneos o inexactos en su forma o fondo, o,
f. Si no entrega los certificados, cartolas o documentos que den cuenta del estado y monto de los recursos provisionados.

En caso de verificarse los incumplimientos señalados precedentemente, tendrán lugar a los efectos regulados en la cláusula 9.1.9 del contrato de concesión y las sanciones establecidas en el Apéndice N°7.

D. OBLIGACIONES ESPECÍFICAS RELATIVAS AL PERSONAL DEL CONCESIONARIO

Corresponderá al Concesionario cumplir con las siguientes obligaciones específicas:

D.1 Cuota de participación femenina

El Concesionario deberá contar con un porcentaje mínimo de doce por ciento (12%) de participación femenina en el personal de conducción, con independencia de si este es contratado por el Concesionario directamente o a través de un tercero, al término del segundo año contado desde el término del periodo de transición. Este porcentaje, deberá mantenerse y aumentar llegando a un 18% al término del octavo año de la concesión. Lo anterior, deberá informarse dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al vencimiento de los plazos señalados precedentemente.

D.2 Exigencias del personal de conducción

El personal de conducción deberá poseer licencia profesional de conductor clase A3 o su equivalente, según lo establecido en la Ley N°18.290 y sus respectivas modificaciones. Asimismo, deberá cumplir las demás exigencias y normas que regulan la prestación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, de conformidad a lo establecido en la Ley N°18.290, el presente contrato de concesión y toda otra norma que regule la actividad.

Además de lo anterior, el personal de conducción debe cumplir con un correcto desempeño operacional y de buen trato a las personas usuarias, respondiendo así a los estándares de calidad y seguridad durante toda la prestación del servicio.

Asimismo, el Concesionario:

- Se hará responsable del comportamiento del personal de conducción durante la prestación de los servicios.
- Tendrá una participación activa en la gestión de los reclamos de las personas usuarias asociados a la prestación del servicio por parte del personal de conducción. En este sentido, el Concesionario deberá procurar siempre desarrollar gestiones necesarias para solucionar los problemas identificados en los reclamos, pudiendo implementar distintas medidas con dicho fin, tales como la reinducción de conductores y revisiones de casos con mal comportamiento. El cumplimiento de esta obligación se medirá mediante el establecimiento del siguiente índice denominado "Índice Semestral de Reclamos del Sistema", asociado a los reclamos sobre el comportamiento del personal de conducción, que se construirá conforme a la siguiente fórmula:

$$\frac{\frac{Reclamos\ (Unidad)}{Kilómetros\ (Unidad)} - \frac{Reclamos\ (Sistema)}{Kilómetros\ (Sistema)}}{\frac{Reclamos\ (Sistema)}{Kilómetros\ (Sistema)}}$$

Se entenderá que existe incumplimiento cuando se presente una diferencia porcentual de un 0.5% por sobre 2% en el Índice Semestral de Reclamos del Sistema. El incumplimiento de esta obligación quedará sujeta a las sanciones establecidas en el Apéndice N°7.

D.3 Exigencias del personal de apoyo en terreno

El Concesionario deberá contar con personal de apoyo en terreno que ejecute labores complementarias a la conducción de buses y cuya función principal sea verificar el correcto acceso de las personas usuarias al Sistema de Transporte Público Metropolitano, ya sea a bordo de buses o en puntos de parada y/o zonas de pago extra-vehicular, sean o no administradas por él.

Así, el Concesionario deberá contar de forma permanente con personal en cada zona de pago extra-vehicular implementada de conformidad a lo establecido en el PO vigente, sean estas de carácter obligatorio o adicionales, según lo establecido en el Apéndice N°12, para que puedan recorrer el área de operación del Concesionario a fin de realizar todas las acciones y/o gestiones en terreno, en el marco de sus facultades, tendientes a apoyar en la supervisión del pago de la tarifa, a desincentivar la evasión, informar a las personas usuarias en caso de desvíos o incidentes, de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°10, y a facilitar el acceso y salida del bus a las personas usuarias, especialmente a quienes tengan movilidad reducida o cuenten con algún tipo de discapacidad.

Además, podrá contratar personal adicional de apoyo en terreno, para que realice tareas complementarias a las descritas en el párrafo precedente, tales como entregar información a las personas usuarias sobre el correcto funcionamiento del Sistema y sobre lo que indique el MTT; supervisar el correcto funcionamiento del punto de parada, el área de pago extra-vehicular y su entorno; y velar por un control efectivo del uso del medio de acceso con la finalidad de desincentivar la evasión.

Todo personal de apoyo en terreno deberá estar correctamente capacitado y cumplir con las tareas descritas, especialmente en materias relacionadas con la atención a personas usuarias, el uso de lenguaje adecuado, el buen trato, la atención a personas con movilidad reducida y la resolución de dudas en terreno; con el fin de propender a la mejora en la calidad del Sistema y en el servicio prestado a las personas usuarias.

En caso de que el Concesionario considere implementar zonas pagas adicionales, deberá proponer al MTT un plan de trabajo del personal de apoyo en terreno, indicando las ubicaciones, los horarios de operación, la dotación en cada punto, así como los servicios de buses a controlar, y todos los otros elementos que justifiquen la propuesta, el que deberá ser incluido en el Plan de Transición, de conformidad con lo establecido en la cláusula 4.1.2 del contrato. El MTT, a través del Administrador de Contrato, se podrá pronunciar sobre los antecedentes presentados por el Concesionario y podrá proponer mejoras al plan señalado en todos sus aspectos, las que deberán ser implementadas por el Concesionario. Los eventuales

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

ajustes o modificaciones al plan deberán ser presentados nuevamente al Administrador de Contrato para su aprobación final.

D.4 Equipamiento del personal

El Concesionario se obliga a entregar al personal que corresponda, a su entero costo, el uniforme que deberá utilizar durante la jornada laboral, el que debe encontrarse en perfecto estado. Además, deberá considerar la existencia de personal masculino y femenino, y la variabilidad climática que existe en la Región Metropolitana, para el diseño y elaboración de, al menos, dos (2) versiones de uniformes para personal masculino y femenino (uniforme de verano y uniforme de invierno). En todo momento, el Concesionario deberá respetar el estándar vigente que informe el Ministerio durante la vigencia del presente contrato de concesión.

Adicionalmente, cada una de las personas que sean personal de apoyo en terreno deberá disponer de una credencial visible a la persona usuaria en todo momento, que deberá estar plastificada y deberá contener lo que a continuación se indica, o lo que informe oportunamente el MTT: una fotografía tipo pasaporte, el número de cédula de identidad, el nombre y apellido del trabajador, el nombre y logo de la empresa y canales de reclamos de DTPM o del Sistema. La propuesta de credencial deberá ser presentada y sancionada en forma previa por el DTPM. Esta credencial deberá ser presentada en forma respetuosa ante cualquier persona que lo solicite.

En las instalaciones destinadas al personal de conducción, se deberá disponer de, al menos, un espacio habilitado para el descanso y alimentación del personal, servicios higiénicos y vestidores separados para hombres y mujeres. Lo anterior, deberá cumplir con apego estricto la normativa laboral vigente y con lo señalado en el Apéndice N°12.

D.5 Cuota de personal certificado en perfiles ocupacionales según catálogo ChileValora

Para los cargos que se definen en este apartado, un porcentaje del personal del Concesionario deberá estar certificado en los perfiles ocupacionales especificados a continuación e individualizados en el Catálogo de Competencias Laborales ChileValora, según lo dispuesto por el Sistema Nacional de Certificación de Competencias Laborales.

Dicha certificación deberá ser realizada por un Centro de Evaluación y Certificación de Competencias Laborales acreditado por la Comisión del Sistema Nacional de Certificación de Competencias Laborales, ChileValora, entidad que deberá formar parte del Registro Público de Centros Acreditados, según lo dispuesto en la Ley N°20.267, o por la entidad que la modifique o reemplace.

Esta certificación tiene por objetivo reconocer formalmente las competencias laborales de las personas trabajadoras, independiente de la forma en que hayan sido adquiridas y de si tienen o no un título o grado académico. Así, la certificación de competencias se ha definido como un componente de aseguramiento de la calidad del trabajo de las personas que intervienen en cada uno de los oficios y como una forma de propender a la profesionalización de las personas trabajadoras que componen el Sistema.

En este contexto, el Concesionario deberá lograr la certificación, de manera gradual, de un porcentaje de su personal que se desempeñe en los siguientes cargos, o aquellos afines, en los perfiles ocupacionales según la clasificación realizada por ChileValora:

1. Conductor Profesional de Transporte Público Metropolitano de Pasajeros.
2. Operador Centro de Operación de Flota (C.O.F.).
3. Despachador.

4. Jefe de patio.
5. Inspector de ruta.

El porcentaje mínimo de personal certificado aumentará cada año, de acuerdo con lo indicado a continuación:

(i) Veinte por ciento (20%) al término del tercer año contado desde el término del periodo de transición.

(ii) Cuarenta por ciento (40%) al término del quinto año contado desde el término del periodo de transición.

Los porcentajes señalados en el presente apartado deberán informarse al Administrador de Contrato dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al vencimiento de los plazos señalados precedentemente.

Las obligaciones contenidas en el presente apartado serán exigibles teniendo presente la existencia y el número de empresas certificadoras en la materia.

D.6 Otras certificaciones asociadas

Al término del segundo año contado desde el término del periodo de transición, el Concesionario deberá contar con las certificaciones de la Norma Chilena NCh3262-2012, Igualdad de Género y Conciliación de la Vida laboral, Familiar y Personal; y la Norma ISO 39001, Sistema de Gestión de Seguridad Vial.

Cada certificación deberá ser realizada por un organismo acreditado por el Instituto Nacional de Normalización de Chile (INN) en el plazo señalado. Una vez obtenida, el Concesionario deberá mantener vigente cada certificación durante la vigencia del contrato.

Las certificaciones señaladas en el presente apartado deberán informarse al Administrador de Contrato dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al vencimiento del plazo señalado precedentemente.

En relación a la certificación NCh3262-2012, y para verificar que existan avances en dicha materia, es que se les solicitará a los Concesionarios, a los 6 meses contados desde el término del periodo de transición, los siguientes insumos:

- Compromiso de la Dirección y Conformación del Comité de Género.
- Diagnóstico organizacional con perspectiva de género.
- Protocolo interno de acoso sexual y laboral.

Adicionalmente, y vinculado a la certificación Norma ISO 39001, Sistema de Gestión de Seguridad Vial, y para verificar que existan avances en dicha materia, es que se les solicitará a los Concesionarios, a los seis (6) meses contados desde el término del periodo de transición, los siguientes insumos:

- Política de Seguridad Vial.
- Compromisos a los que la empresa se adhiere para aportar en la reducción de siniestros viales.

Además de lo anterior, el Concesionario, a los seis (6) meses contados desde el término del periodo de transición, deberá contar con una Política de Prevención y Control de Alcohol y Drogas.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

Los insumos señalados precedentemente deberán ser entregados al DTPM para su revisión, y este podrá realizar observaciones, solicitar información complementaria y/o ordenar mejoras a las políticas presentadas en todos sus aspectos.

El incumplimiento de cualquiera de las exigencias señaladas en este apartado D podrá ser objeto de sanción, en conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°7 del presente contrato.

E. CAPACITACIÓN DEL PERSONAL

El Concesionario deberá llevar a cabo planes de capacitación para su personal en aquellas materias que se relacionen directamente con el desarrollo de la actividad, según las reglas establecidas en un Instructivo de Capacitaciones que al efecto dictará el DTPM. Dichos planes deberán considerar una cantidad mínima de 24 horas anuales de capacitación para cada conductor o conductora y 12 horas anuales por personal de conducción contratado, que podrán destinarse a la capacitación de otros cargos o reinducción para el personal de conducción. Las capacitaciones deberán ser implementadas por organismos técnicos de capacitación que cumplan con la norma NCh2728-2015 o aquella que la reemplace en el futuro, o por el Concesionario, en cuyo caso deberá contar con la debida autorización del Ministerio, respondiendo a las indicaciones del Instructivo de Capacitaciones que al efecto dispondrá el DTPM.

El primer plan de capacitación deberá ser presentado al DTPM junto con el Plan de Transición, de conformidad a la cláusula 4.1.2 del contrato. El MTT podrá realizar observaciones sobre los antecedentes presentados por el Concesionario, solicitar información complementaria y/u ordenar mejoras al plan presentado en todos sus aspectos, incluyendo la incorporación de nuevos contenidos, las que deberán ser implementadas por el Concesionario.

Los planes de capacitación para los años siguientes deberán ser presentados al DTPM en el mes de diciembre que les anteceda. Deberán establecer, al menos, los cargos que serán capacitados, los contenidos de los cursos, los objetivos de aprendizaje, la metodología para el abordaje de los contenidos, la duración de los módulos de contenidos definidos y los mecanismos de evaluación de los aprendizajes. Para cada plan, el Ministerio, a través del Administrador de Contrato, podrá observar y/o solicitar modificaciones, incluyendo la incorporación de nuevos contenidos, que a su juicio corresponda introducir a fin de dar cumplimiento a los requerimientos del presente apéndice.

Con todo, el DTPM podrá solicitar mensualmente la planificación detallada de los cursos, con el objetivo de realizar fiscalizaciones en terreno de éstas.

Por otra parte, el personal de conducción de la empresa que provenga de cursos de formación profesional y que no haya tenido experiencia previa como personal de conducción de buses en sistemas de transporte público o privado, deberán acceder a planes de inducción/capacitación inicial de noventa (90) horas como mínimo, antes de realizar servicios comerciales de manera autónoma. Esta capacitación deberá realizarse de manera adicional a la planificación anual de capacitación presentada al DTPM y podrá ser realizada por personal propio del Concesionario. Dichas capacitaciones deberán responder a las indicaciones del Instructivo de Capacitaciones que al efecto dispondrá el DTPM.

El valor de las capacitaciones descritas en este acápite será de cargo del Concesionario, y no podrá traspasarse al personal, sin perjuicio del financiamiento que pudiera obtener de otras fuentes.

Todas las actividades declaradas en los planes de capacitaciones/inducción deberán ejecutarse dentro de la jornada laboral del personal.

Para todas las capacitaciones que se mencionan, el Ministerio podrá realizar una evaluación de los contenidos entregados, mediante entrevistas, pruebas y/o auditorías que le permitan verificar la efectividad de la capacitación entregada al personal del Concesionario. En caso de ser deficientes los resultados, el Ministerio podrá solicitar o instruir la realización de un programa complementario que permita cumplir con el objetivo inicialmente planteado en este apéndice.

F. SEGUROS ASOCIADOS AL PERSONAL

El Concesionario deberá cumplir con lo prescrito en la Ley N°16.744 y, además, deberá contratar y mantener vigente, durante toda la vigencia de la concesión asociada a este contrato, un seguro para, al menos, el personal de conducción y el de apoyo en terreno, cuyo objeto será asegurar en la actividad de transporte público remunerado de pasajeros a dicho personal, respecto de los riesgos y montos de cobertura que se definen en la siguiente tabla:

Tabla 1: Seguros del personal de conducción y de apoyo en terreno

Causa	Monto
Muerte	UF 600
Incapacidad total y permanente causada por accidente laboral o enfermedad profesional	UF 600
Desmembramiento	UF 600
Reembolso de gastos médicos por accidente	UF 60
Fractura accidental de huesos	UF 20

Sin perjuicio de lo anterior, el seguro deberá contemplar, al menos, las condiciones establecidas en las pólizas inscritas en el Depósito de Pólizas de la Comisión para el Mercado Financiero bajo los códigos CAD220170015, CAD220131688 y POL320140335 (esta última, para efectos del reembolso de gastos médicos por accidente y fractura accidental de huesos).

El seguro podrá tener otras condiciones, siempre que éstas sean iguales o mejores para el asegurado a las indicadas en el presente acápite, debiendo contemplar siempre como beneficiario al personal según corresponda, o sus herederos en caso de muerte.

G. DE LAS MODIFICACIONES AL APÉNDICE

Este Apéndice podrá modificarse de común acuerdo entre las partes, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 11.6 del contrato de concesión, o cuando corresponda por aplicación de lo dispuesto en las cláusulas 2.1.5. u 11.1. del mismo instrumento.

DIRECCION DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

APÉNDICE N°9: DOCUMENTOS VARIOS

El presente apéndice se refiere a los siguientes documentos:

A. Contrato Mandato Mercantil de Administración y Custodia - Mandato Especial de Descuento, a suscribir con el Proveedor de Servicios Complementarios de Administración Financiera.

B. Contrato de Prestación de Servicios y Equipamiento Tecnológico, a suscribir con el Proveedor de Servicios Complementarios Tecnológicos.

C. Declaración jurada de la Sociedad Concesionaria, sobre el cumplimiento de la obligación de pago de las remuneraciones y cotizaciones previsionales de sus trabajadores.

D. Cláusulas Estándar Contrato de Provisión de Buses.

E. Cesión de contratos de provisión de buses.

F. Contrato de Comodato, a suscribir con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

G. Elementos a considerar en los planes de mantenimiento de los buses.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

A. CONTRATO MANDATO MERCANTIL DE ADMINISTRACIÓN Y CUSTODIA - MANDATO ESPECIAL DE DESCUENTO

Mediante Resolución N°285 de fecha 21 de diciembre de 2012, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) y del Ministerio de Hacienda, se aprobó el Contrato de Prestación de los Servicios Complementarios de Administración Financiera de los Recursos del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Santiago, suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la empresa denominada Administrador Financiero de Transantiago S.A. (AFT).

Posteriormente, mediante Resolución N°3, de fecha 17 de enero de 2019, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, se aprobó un nuevo Contrato de Prestación de los Servicios Complementarios de Administración Financiera de los Recursos del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Santiago, suscrito con el Administrador Financiero del Transantiago S.A., el cual ha sufrido una serie de modificaciones, encontrándose actualmente vigente hasta el día 31 de diciembre de 2025.

En virtud de los referidos contratos, el AFT asumió la obligación de suscribir con los concesionarios que determine el Ministerio, todos aquellos instrumentos que resulten necesarios para la debida prestación de los servicios complementarios que requiere el Sistema, entre los que se encuentran la administración y custodia de todos los recursos que correspondan a los Operadores de Transporte por la prestación de sus Servicios, provenientes de: (i) la recaudación efectuada por los Proveedores del Servicio de Red de Carga del Medio de Acceso y efectivamente depositados por estos últimos en las Cuentas Bancarias del Sistema; (ii) las multas cursadas a los Proveedores de Servicios de Transporte y Proveedores de Servicios Complementarios –salvo aquellas multas que, de conformidad a la Ley N°18.696, sean a beneficio fiscal-, y (iii) los aportes provenientes del Estado u otras personas naturales o jurídicas, públicas o privadas.

Atendido lo expuesto, el Concesionario deberá suscribir con la sociedad señalada el Mandato Mercantil de Administración y Custodia, así como el Mandato Especial de Descuento, en virtud de los cuales el respectivo Proveedor de Servicios Complementarios prestará al Concesionario los Servicios de Administración Financiera de los recursos que correspondan.

Los textos de dichos mandatos se ajustarán a los documentos dispuestos en:

- el Anexo N°7 del Contrato MTT-AFT, para el caso del Mandato Mercantil-Concesionario – AFT (Mandato Mercantil de Administración y Custodia) y,

- en el Anexo 7A.VII.1, del Contrato MTT-SONDA, para el caso del Mandato Especial de Descuento-Concesionarios AFT.

Una vez que se encuentre suscrito el contrato de concesión se remitirán, para la debida suscripción del Concesionario, los instrumentos señalados, considerando el texto y el modelo expuesto tanto en el Contrato MTT-AFT como en el Contrato MTT-SONDA, los que se encuentran publicados íntegramente en la página web www.dtpm.gob.cl, apartado "Documentos", sección "Contratos".

La suscripción de los mandatos a que se refiere el presente apartado no dará lugar a la revisión excepcional a que se refieren las cláusulas 1.7 y 5.4, ambas del contrato de concesión o a ajuste

alguno en las variables económicas del mismo instrumento, puesto que las obligaciones y costos específicos que, eventualmente, deriven de la suscripción de los referidos instrumentos deben ser considerados por el proponente al momento de presentar su oferta.

DIRECCION DE PRESUPUESTOS
SECTOR
PASIVOS
CONTINGENTES Y
CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

B. CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS Y EQUIPAMIENTO TECNOLÓGICO

Mediante Resolución N°8, de fecha 10 de febrero de 2023, conjunta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, se aprobó el Contrato de Prestación de los Servicios Complementarios de Provisión de Servicios Tecnológicos para el Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Santiago, suscrito con Sonda S.A.

En virtud del referido contrato, Sonda S.A. asumió la obligación de suscribir con los concesionarios que determine el Ministerio, todos aquellos instrumentos que resulten necesarios para la debida prestación de los servicios complementarios que requiere el Sistema, entre los que se encuentran la provisión e instalación de los equipos para validación y registro de las etapas de viaje, y la captura, procesamiento y distribución de la información de validación y posicionamiento de los buses.

Atendido lo expuesto, el Concesionario deberá suscribir con dicha empresa el Contrato de Prestación de Servicios y Equipamiento Tecnológico, en virtud del cual el Proveedor de Servicios Complementarios prestará al Concesionario los Servicios Tecnológicos contratados por el MTT, así como los Servicios Adicionales Permanentes y Servicios Adicionales Ocasionales, que el Concesionario desee contratar.

El texto de dicho instrumento se ajustará a lo dispuesto en el Anexo N°7.1 del aludido contrato, que contempla los siguientes documentos:

Anexo N° 7A.1	:	Contrato de Prestación de Servicios y Equipamiento Tecnológico.
Anexo N° 7A I.1	:	Descripción del Equipamiento.
Anexo N° 7A II.1	:	Procedimiento de Entrega, Recepción y Cuidado de Equipamiento.
Anexo N° 7A III.1	:	Manual de Procedimientos Concesionario de Transporte.
Anexo N° 7A IV.1	:	Catastro de Equipamiento Suministrado al Concesionario.
Anexo N° 7A V.1	:	Condiciones para Terminales Debidamente Habilitados del Concesionario.
Anexo N° 7A VI.1	:	Servicios Adicionales Permanentes y Servicios Adicionales Ocasionales.
Anexo N° 7A VII.1	:	Mandato.

Una vez que se encuentre suscrito el contrato de concesión se remitirá, para la debida suscripción del Concesionario, el instrumento señalado junto con sus anexos, considerando el texto y el modelo tecnológico expuesto en el Contrato MTT-Sonda, el que, se encuentra publicado íntegramente en la página web www.dtpm.gob.cl, apartado "Documentos", sección "Contratos" en la página web www.dtpm.gob.cl, apartado "Documentos", sección "Contratos".

La suscripción del Contrato de Prestación de Servicios y Equipamiento Tecnológico a que se refiere el presente apartado no dará lugar a la revisión excepcional a que se refieren las cláusulas 1.7 y 5.4, ambas del contrato de concesión o a ajuste alguno en las variables económicas del mismo instrumento, puesto que las obligaciones y costos específicos que deriven de la suscripción de los referidos instrumentos (instalación, desinstalación y traspaso de equipamiento tecnológico, entre otros) deben ser considerados por el proponente al momento de presentar su oferta.

C. DECLARACIÓN JURADA DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA, SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LA OBLIGACIÓN DE PAGO DE LAS REMUNERACIONES Y COTIZACIONES PREVISIONALES DE SUS TRABAJADORES

DECLARACIÓN JURADA

Don [•], en su calidad de representante legal de la Sociedad Concesionaria [•], para los efectos de dar cumplimiento a las exigencias de información previstas en el artículo 3° *octies* de la Ley N°18.696, declara bajo juramento lo siguiente:

1) Que la Sociedad Concesionaria [•], durante el mes de [•] del año [•], ha cumplido cabalmente con sus obligaciones laborales y previsionales y, en consecuencia, ha efectuado el pago de la totalidad de las remuneraciones y cotizaciones previsionales y de salud que corresponden a sus trabajadores, hasta el último día del mes inmediatamente anterior al período informado. Asimismo, ha dado cumplimiento a su obligación de provisionar fondos, conforme lo dispone la cláusula 3.2.4.4. del Contrato de Concesión.

2) Que la Sociedad Concesionaria [•], durante el mes de [•] del año [•], ha cumplido cabalmente con el pago de las primas de los seguros contratados para el personal de conducción.

_____

Representante Legal Sociedad Concesionaria

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS · SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES · MINISTERIO DE HACIENDA

D. CLÁUSULAS ESTÁNDAR DEL CONTRATO DE PROVISIÓN

El Ministerio ha determinado que para una mejor prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el Proveedor de Buses y el Concesionario deberán contemplar, al menos, las siguientes cláusulas en el Contrato de Provisión que celebren al efecto.

En el procedimiento de aprobación del respectivo Contrato de Provisión, el Ministerio verificará que estas cláusulas se encuentren contenidas en dicho contrato. Sin embargo, se deja constancia que tal revisión y aprobación no se limitará a la verificación de las cláusulas siguientes, sino que el Ministerio también revisará que el contenido del Contrato de Provisión se adecúe en general a lo dispuesto en la normativa, las bases y el Contrato de Concesión, y que no atente contra el interés público cautelado por las concesiones de uso de vías.

D.1 Subordinación

El presente contrato se encuentra subordinado a lo dispuesto en el Contrato de Concesión de Uso de Vías, en términos tales que, en caso de existir contradicción con las estipulaciones o disposiciones contempladas en este último, prevalecerán tales disposiciones por sobre las del presente contrato.

D.2 Calificación del Contrato

Las condiciones y términos del presente instrumento serán sometidos al conocimiento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para que dicha autoridad pueda calificarlo y autorizarlo como Contrato de Provisión, y aceptar la cesión de créditos (en adelante también e indistintamente "cesión") contemplada en este acuerdo, para que con ese fin, y dentro de sus competencias y atribuciones, instruya al Administrador Financiero Transantiago S.A., o a la entidad que la suceda o reemplace, para que pague las rentas de arrendamiento conforme a lo establecido en el presente instrumento y en la cesión celebrada al efecto entre las Partes.

D.3 Pagos

Las Partes dejan expresa constancia que, conforme a lo establecido en la cesión celebrada por ambas Partes, con el objeto de facilitar el pago de las rentas de arrendamiento que sean de cargo del Concesionario bajo el presente instrumento, el Administrador Financiero Transantiago S.A., o la entidad que lo suceda o reemplace en sus funciones, transferirá directamente a la cuenta en pesos del Proveedor de Buses designada en la cesión celebrada por ambas partes con tal efecto.

D.4 Provisión de Buses

(Uno) Obligación de proveer buses. El Proveedor de Buses deberá suministrar al Concesionario la cantidad de [●] buses, nuevos y sin uso, en adelante "los Buses". Las características, especificaciones técnicas y estándar mínimo de calidad de los Buses obedecen a aquellas requeridas en el proceso de licitación N° LP CUV 001-2025.

(Dos) Entrega. Los buses deberán ser puestos a disposición del Concesionario por el Proveedor de Buses en un plazo máximo de doce (12) meses contados desde la celebración del contrato de concesión.

D.5 Uso y Goce de los Buses

(Uno) El Proveedor de Buses autoriza expresamente que los buses sean declarados bienes afectos, en tanto el Concesionario se obliga a inscribirlos en el Registro de Bienes Afectos, que lleva el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de modo de dar cumplimiento al

Contrato de Concesión.

(Dos) El Proveedor de Buses autoriza expresamente al Concesionario para usar y gozar de los buses, en los términos y condiciones previstos en el Contrato de Concesión.

(Tres) Las autorizaciones consignadas en los numerales precedentes se extenderán por todo el periodo en que se encuentre vigente el Contrato de Concesión.

(Cuatro) El Concesionario se obliga a poner los buses a disposición de quien el Ministerio designe, tan pronto se produzca la terminación del Contrato de Concesión. Con dicho fin, el Proveedor de Buses autoriza desde ya al Operador de Buses para entregar los buses a quien el Ministerio designe, producido el término del Contrato de Concesión.

D.6 Garantías y Corrección de Defectos

(Uno) El Proveedor de Buses garantiza la calidad de los buses de acuerdo a los estándares de la industria y a las especificaciones técnicas establecidas en las bases de licitación N° LPCUV 001-2025. En particular el Proveedor de Buses garantizará al Concesionario la batería de los buses por un plazo de al menos 10 años u 800.000 kilómetros, de conformidad a lo dispuesto en el apartado D.4 del Apéndice N°4 del Contrato de Concesión.

(Dos) El Proveedor de Buses deberá efectuar las reparaciones, correcciones, ajustes o reemplazos de los buses, sus partes y componentes a su entero costo, por partes, piezas o componentes originales o certificados por un tercero; y la reparación deberá realizarse de modo tal que genere el menor impacto posible en la operación de los servicios de transporte.

D.7 Auditorías

(Uno) En el evento de producirse la cesión del presente contrato y el traspaso de los bienes objeto del contrato como consecuencia de su calificación como contrato de provisión, el Arrendatario deberá acreditar, a satisfacción del Ministerio, el correcto estado de conservación de los buses atendida su antigüedad y uso. Para dicho efecto el Arrendatario deberá presentar un informe de auditoría de gestión del proceso de mantención de los buses durante el tiempo que el Arrendatario los administró, como también, deberá entregar un informe de calidad y seguridad de los vehículos (chasis y carrocería), asociado al correcto funcionamiento del motor, sistema de transmisión y sus componentes entre el motor y la rueda motriz (diferencial), dirección, suspensión, gestión de carga, autonomía y estado de salud de las baterías (SOH), frenos y carrocería, todo ello, conforme los programas y procedimientos de mantención instruidos por el fabricante. Los referidos informes no deberán tener una antigüedad mayor a treinta días a la fecha de traspaso -o la que indique el Ministerio-, y deberán ser emitidos por el fabricante del bus o una empresa acreditada en el Instituto de Nacional de Normalización o por una empresa con experiencia demostrable de más de cinco años en el rubro de fabricación, mantención y/o certificación de vehículos pesados o buses.

D.8 Pérdida total de un bus

(Uno) En caso de que se declare la pérdida total de uno o más de los Vehículos que componen la Flota objeto del presente Contrato, y la entidad aseguradora hubiere declarado el evento de pérdida total, la Renta de Arrendamiento se reducirá proporcionalmente en el número de Bienes siniestrados y destruidos totalmente.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

E. CESIÓN DE CONTRATO DE PROVISIÓN

CESIÓN DE CONTRATO DE ARRENDAMIENTO CON OPCIÓN DE COMPRA
ENTRE
[CEDENTE]
Y
[CESIONARIO]
Y
[ARRENDADOR]

EN SANTIAGO DE CHILE, a [•] de [•] de [•], ante mí, [Individualización del Notario], titular de la Notaría [•], comparecen a) [•], sociedad del giro de transportes, Rol Único Tributario [•], representada legalmente por [•], cédula nacional de identidad número [•], todos domiciliados en [•], en adelante, el "**Cedente**; b) [Individualización de la Cesionaria], Rol Único Tributario número [•], representada legalmente por [•], cédula nacional de identidad número [•], todos domiciliados en [•], en adelante, la "**Cesionaria**"; y, c) [•], sociedad del giro [•], Rol Único Tributario número [•], representada legalmente por [•], cédula nacional de identidad número [•], todos domiciliados en [•], en adelante el "**Arrendador**"; todos los comparecientes mayores de edad, quienes acreditaron sus identidades con las cédulas mencionadas y exponen que han convenido la celebración de un contrato de cesión, que se regirá por las estipulaciones contenidas en el presente instrumento y, en subsidio, por las pertenecientes del Código Civil, en cuanto le sean aplicables:

PRIMERO: Contrato de arrendamiento con Opción de Compra. El Cedente es arrendatario de los bienes señalados en el Contrato de Arrendamiento con Opción de Compra celebrado entre el Cedente y el Arrendador (en adelante contrato de arrendamiento), contenido en la escritura pública de [•], otorgada en la [•], del Notario Público [•], bajo el repertorio número [•], autorizado como contrato de provisión por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mediante Resolución Exenta N° [•].

SEGUNDO: Cesión. Por el presente instrumento, el Cedente, debidamente representado, cede en todas sus partes a la Cesionaria [Unidad de Servicios N°] el Contrato de Arrendamiento con Opción de Compra referido en la cláusula primera de este instrumento. Por lo tanto, como consecuencia de esta cesión, la Cesionaria asume la posición contractual del Cedente en el Contrato de Arrendamiento con Opción de Compra. Con esta fecha, la Cesionaria recibe copia del Contrato de Arrendamiento con Opción de Compra, singularizado en la cláusula primera, declarando conocer y aceptar su contenido[1].

TERCERO: Renta de arrendamiento. La renta [mensual o quincenal] del contrato de arrendamiento asciende a la suma de [•]. La renta se pagará [en base devengada o anticipada], conforme a lo establecido en la cláusula [•] del contrato de arrendamiento[2].

CUARTO: Consentimiento del Arrendador. Por el presente instrumento, [•] consiente, autoriza y acepta pura y simplemente la cesión del Contrato de Arrendamiento con Opción de

[1] Las cesiones también podrán ser parciales, atendida la implementación gradual de los servicios durante el periodo de transición.

[2] Las partes podrán acordar que la renta de arrendamiento correspondiente al mes en el que se realice la cesión se pague proporcionalmente por cada una de ellas, en razón del uso diario de los buses que a cada una corresponda.

Compra, descrita en la cláusula anterior. Dado lo anterior, [•] consiente, autoriza y acepta que la Cesionaria asuma la posición contractual del Cedente en el Contrato de Arrendamiento con Opción de Compra. Adicionalmente, el Arrendador da por libre al Cedente respecto de las obligaciones derivadas del Contrato de Arrendamiento con Opción de Compra que se devenguen con posterioridad a la entrada en vigencia de la Cesión. Respecto de las obligaciones derivadas del Contrato de Arrendamiento con Opción de Compra que se devengaron con anterioridad a la entrada en vigencia de la Cesión, el Arrendador declara que el Cedente les ha dado fiel y oportuno cumplimiento y, por lo tanto, le otorga completo finiquito al respecto.

QUINTO: **Efectos y entrada en vigencia**. Como consecuencia de la Cesión y del consentimiento otorgado al efecto por el Arrendador, la Cesionaria adquiere los derechos y asume las obligaciones, ambos del Cedente, derivados del Contrato de Arrendamiento con Opción de Compra. Por lo tanto, la Cesionaria subroga al Cedente en dichos derechos y obligaciones, a partir de la entrada en vigencia de la Cesión, esto es, a partir del día [•].

SEXTO: **Entrega de buses.** El Cedente entregará a la Cesionaria los bienes objeto del arrendamiento singularizado en la cláusula primera el día [•], debiendo suscribirse un acta de entrega que acredite que no existen observaciones, en la que declare la Cesionaria que los ha recepcionado a su entera conformidad, y renuncie a cualquier reclamación por los conceptos antes indicados.

SÉPTIMO: **Domicilio**. Para todos los efectos derivados de la Cesión, Cedente, Cesionaria y Arrendador, fijan su domicilio en la comuna y ciudad de Santiago.

OCTAVO: **Ejemplares.** El presente contrato se firma en cuatro ejemplares de igual tenor, quedando uno en poder del Cedente, uno en poder de la Cesionaria, uno en poder del Arrendador y el último de ellos es entregado por los comparecientes al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para su conocimiento.

NOVENO: **Gastos.** Todos los impuestos, derechos y gastos que se deriven del presente instrumento son de cargo de la Cesionaria.

DÉCIMO: **Personería.** La personería de [•] para actuar en representación de [•], constan, respectivamente, en las escrituras públicas de fecha [•] otorgada en la Notaría [•] de [•] y de fecha [•], otorgada en la Notaría [•] de [•]. La personería de [•] para actuar en representación de la [**Cesionaria**], consta en escritura pública de fecha [•], otorgada ante la Notaría [•]. La personería de los señores [•] y [•] para actuar en representación de [•], consta en escritura pública de [•], otorgada en la Notaría [•] de [•].-. Dichas personerías no se insertan por ser conocidas de las partes

Cedente

Cesionaria

Arrendador

DIRECCION DE PRESUPUESTOS
SECTOR
PASIVOS
CONTINGENTES Y
CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

F. CONTRATO DE COMODATO

CONTRATO DE COMODATO[3]

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
A

[•]

En Santiago de Chile, a [•], entre el **MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**, representado por su Ministro(a) don(ña) [•], cédula de identidad [•], ambos domiciliados para estos efectos en Amunategui Nº139, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante indistintamente, el "**Ministerio**" o "**MTT**" o "**Comodante**", por una parte, y por la otra, la sociedad [•], Concesionaria de la **Unidad de Servicios N°**[•], [•], Rut N° [•], representada por [•], cédula nacional de identidad N° [•], domiciliados en [•], en adelante indistintamente el **"Concesionario"** o el **"Comodatario"**, se ha convenido el siguiente contrato:

TÍTULO PRIMERO: ANTECEDENTES.

CLÁUSULA PRIMERA: El Ministerio, en su calidad de organismo rector en materias de tránsito y transporte, y en ejercicio de sus atribuciones, especialmente de aquellas que le fueron asignadas en la Ley N°18.696, se encuentra permanentemente adoptando medidas y acciones que permitan el mejoramiento continuo del Sistema de Transporte Público Metropolitano y que garanticen la continuidad en la prestación del servicio público, en condiciones de seguridad y calidad para los usuarios.

CLÁUSULA SEGUNDA: Con el objeto de disponer de infraestructura destinada al transporte público, el MTT, conforme lo dispone el inciso final del artículo 20° de la Ley N°20.378, podrá establecer, en el marco de una concesión de uso de vías otorgada en virtud de la Ley Nº 18.696, de un perímetro de exclusión o en el establecimiento de condiciones de operación u otra modalidad equivalente, la inclusión de predios fiscales, municipales o privados, previa autorización de sus propietarios y los organismos competentes, para destinarlos a terminales u otros inmuebles que resulten necesarios para la prestación de servicios de transporte público remunerado.

CLÁUSULA TERCERA: Mediante escritura pública de fecha [•], otorgada ante el Notario Público [•], de la [•] Notaría de Santiago, el MTT y la empresa [•] (el "arrendador"), suscribieron un contrato de arrendamiento por el inmueble ubicado en [•], construido en el [•], y que según plano archivado [•], deslinda: NORTE, [•]; AL SUR, [•], AL ORIENTE, [•]; AL PONIENTE, [•]. El Título se encuentra inscrito a fojas [•], número [•] del año [•], del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de [•], rol de avalúos número [•]. El referido inmueble tiene una cabida de [•] metros cuadrados según la información registrada en el Catastro de Bienes Raíces del Servicio de Impuestos Internos. Todo lo anterior, en los términos y condiciones pactados en dicho instrumento (el "contrato de arrendamiento"), aprobado por [•], del MTT, según corresponda.
En dicho predio, existen las edificaciones y obras complementarias e instalaciones que se singularizan en el Anexo A de este instrumento y que se entenderá forman parte integrante de él. El inmueble singularizado ha sido destinado principalmente a la llegada, salida, acopio y

[3] Las cláusulas de este contrato tipo podrán ajustarse, según se trate de la entrega en comodato de un inmueble fiscal, municipal o privado, sin alterar la naturaleza de los derechos y obligaciones que corresponden al Comodatario.

depósito de los buses que integran la flota de quienes prestan servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses en la ciudad de Santiago y cuenta con instalaciones para el desarrollo de esa actividad, de conformidad con la normativa del área contenida en el Decreto Supremo N°176/03, del MTT, que modifica el Decreto Supremo N°212/92, de dicha cartera y en el Decreto Supremo N°270/03, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que modifica el Decreto Supremo N°47/92, de la referida cartera.

El Comodante garantiza al Comodatario la no perturbación en el uso de todas las edificaciones y obras complementarias e instalaciones que se singularizan en el Anexo A de este instrumento, y de todas aquellas que se entiendan formar parte del inmueble por adherencia o destinación.

CLÁUSULA CUARTA: El Concesionario es el Operador de Buses de la Unidad de Servicios N° [•] del Sistema de Transporte Público Metropolitano, cuya prestación tiene lugar en virtud del Contrato de Concesión suscrito con fecha [•], aprobado mediante Resolución N° [•], de [•], del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, derivado de la licitación pública ID número [•].

CLÁUSULA QUINTA: Conforme lo dispone y autoriza el contrato de arrendamiento individualizado en la cláusula tercera del presente instrumento, el MTT viene en dar cumplimiento a las cláusulas [•] y [•] del referido documento, de acuerdo a las cuales entregará el inmueble a que se refiere el presente comodato al Concesionario, con el fin de que éste último prepare, construya, acondicione, opere y mantenga, según corresponda, a su entero cargo, costo y responsabilidad, el terreno que se singularizó precedentemente, para usarlo exclusivamente como terminal de locomoción colectiva urbana, en el marco de la prestación de los servicios de transporte público mediante buses que le corresponde ejecutar en virtud de su contrato de concesión.

TÍTULO SEGUNDO: COMODATO.

CLÁUSULA SEXTA: Por el presente acto, el Comodante da en comodato al Comodatario el inmueble singularizado en la cláusula tercera, quien lo acepta para sí, declarando recibirlo a entera conformidad y en perfecto conocimiento de las condiciones en que se encuentra. En dicho predio, existen las edificaciones y obras complementarias que se detallan en el instrumento anexo al presente, el cual se entenderá formar parte de él para todos los efectos legales.

CLÁUSULA SÉPTIMA: Se eleva a la calidad de esencial del presente contrato, que el Comodatario recibe el inmueble indicado en la cláusula precedente conforme lo dispone la Ley N°20.378, y de manera gratuita, esto es, sin estar obligado a realizar ningún pago al Ministerio por el uso del predio y sus instalaciones.

CLÁUSULA OCTAVA: Como consecuencia del presente contrato de comodato, el Concesionario asume todas aquellas obligaciones que el Comodante tiene frente al arrendador en el contrato de arrendamiento y que se relacionan con la tenencia, mantención, conservación y uso del bien materia del presente contrato. El Comodatario es, por tanto, el responsable de operar y mantener a su entero cargo, costo y responsabilidad el inmueble individualizado en la cláusula sexta, debiendo acreditar, cuando así lo solicite el Comodante, el oportuno cumplimiento de dicha obligación, tanto en lo que se refiere a los servicios básicos, permisos, derechos y patentes municipales, como a las reparaciones y mantenciones que sean necesarias para mantenerlo en

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS · SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES · MINISTERIO DE HACIENDA

estado apto de servir al fin para el cual se entrega, así como para restituirlo en el estado en que se le entrega una vez expirado el presente comodato. Será también responsable de solventar y pagar el impuesto territorial con que se encuentra gravada la propiedad, con la periodicidad establecida en la ley respectiva. Asimismo, será responsable de la conservación del inmueble, sin perjuicio del normal deterioro producido por el uso y goce legítimo del mismo. El Ministerio podrá requerir al Comodatario, en cualquier momento, la exhibición de los documentos o comprobantes que acrediten el pago de los servicios y cargas que afecten al bien dado en comodato. El incumplimiento de cualquiera de las estipulaciones y condiciones contenidas en esta cláusula podrá dar lugar a que el Ministerio pueda dar por terminado en forma anticipada y de inmediato el presente Contrato.

CLÁUSULA NOVENA: Para garantizar el cumplimiento de las obligaciones del Comodatario, éste último se obliga a otorgar un mandato gratuito, especial, e irrevocable, en los términos del artículo 241 del Código de Comercio, al Administrador Financiero de Transantiago S.A., o a quien lo suceda o lo reemplace en el futuro en la administración de los recursos del Sistema, para que éste, en su nombre y representación, pague directamente al Propietario, con cargo a la remuneración a que tiene derecho el Concesionario conforme a lo dispuesto en el Contrato de Concesión, aquellas sumas necesarias para solventar los costos, gastos y emolumentos que irrogue el cumplimiento de las obligaciones precitadas y que no hayan sido solventados directamente por el Comodatario. Adicionalmente, el Concesionario expresamente viene en autorizar al MTT para que instruya al citado Administrador Financiero de Transantiago S.A. (o a quien lo reemplace), cuantas veces sea necesario, retener o descontar de la remuneración a que el Concesionario tiene derecho conforme a las condiciones de operación, las sumas recién señaladas.

No obstante, en forma previa a la referida instrucción, el MTT notificará al Comodatario dicha determinación, entregándole una relación documentada del origen y monto de la deuda incumplida, y este tendrá un plazo de diez días corridos para realizar observaciones en relación con aquella, o para pagarla directamente. En el evento de que la deuda sea saldada durante dicho plazo y esto sea informado por el Comodatario al Ministerio, adjuntando los comprobantes respectivos, no podrá procederse a la instrucción del descuento. En caso de que ello no ocurra, y el Comodatario haya realizado observaciones, el MTT tendrá un plazo de diez días corridos para pronunciarse al respecto. En caso de que las observaciones sean rechazadas, el MTT instruirá al Administrador Financiero de Transantiago S.A., o a quien lo reemplace, cuantas veces sea necesario, retener o descontar de la remuneración a que el Prestador de Servicios tiene derecho conforme a los Contratos de Concesión.

CLÁUSULA DECIMA: El Comodatario renuncia a efectuar cualquier reclamación contra el Comodante y a pedir la terminación del presente contrato, o a excepcionarse del cumplimiento íntegro y oportuno de sus obligaciones derivadas del mismo, en caso de verificarse algún impedimento o turbación en el uso del inmueble, debiendo dirigir cualquier acción contra el arrendador y en ningún caso contra el Comodante. Asimismo, las partes dejan expresamente establecido que en el evento de ser el Comodante demandado por los hechos sucedidos en el uso del inmueble objeto del presente contrato, o a consecuencia de ellos, la defensa correspondiente deberá ser ejercida directamente y sin demora por el Comodatario, ya que él es el único responsable de todos los hechos acaecidos al interior del inmueble y de aquellos ocurridos fuera del inmueble que sean a consecuencia de su calidad de mero tenedor. Lo anterior, es sin perjuicio de la existencia y procedencia de seguros contratados a que se refiere la cláusula décimo tercera del presente contrato. La infracción de las obligaciones establecidas en la presente cláusula por parte del Comodatario se considerará un incumplimiento grave al presente Contrato dando derecho al Comodante a ponerle término anticipado e inmediato.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA: Las obligaciones indicadas en la cláusula precedente, en lo que fueren pertinentes, sobrevivirán al término del presente Contrato de Comodato, de manera que, aun terminado el mismo, el Comodatario asume todos los riesgos por los daños referidos por cualquier causa, que surjan de hechos ocurridos durante la vigencia de este instrumento y mientras haya durado su ocupación del inmueble, como asimismo se obliga a defender, indemnizar y liberar al Comodante de toda perturbación o perjuicio y a pagarle, a su requerimiento, toda suma que corresponda a obligaciones, pérdidas, perjuicios, multas, costos, gastos o desembolsos, incluyendo las costas legales y judiciales, que la Comodante haya debido pagar, derivados o relacionados de cualquier modo con la utilización del inmueble singularizado en la cláusula sexta.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA: Todos los riesgos de destrucción, pérdida o deterioro del inmueble, sea total o parcial, cualquiera sea su causa, serán cubiertos de la manera en que se da cuenta en la cláusula siguiente.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA: Durante todo el periodo de vigencia del comodato y hasta la restitución del inmueble conforme la cláusula siguiente, el inmueble deberá mantenerse asegurado, al menos, en sus edificios, construcciones, instalaciones, pavimentos y cierros, contra todo riesgo normal y asegurable que pudiere afectarle, considerando incendio y sus adicionales, en especial daños materiales originados como consecuencia de un sismo o provocados por aeronaves, vehículos motorizados, roturas de cañería, huelga o desorden popular, viento, filtración, inundación, avalanchas, aluviones, deslizamientos de tierra, explosión, remoción de escombros, colapso de edificios, y otros. Esta cobertura se extenderá, asimismo, a daños contra terceros, por un monto asegurado mínimo de UF [•] ([•])[4].

El Comodatario deberá informar de inmediato al Comodante en caso de ocurrir un siniestro que hubiere afectado a los bienes dados en comodato, indicando su fecha, lugar y circunstancias, así como la naturaleza y monto estimado de los daños. La indemnización pagada por el asegurador en caso de siniestro será íntegramente destinada a la reparación del bien afectado por el siniestro.

La rehabilitación de todos los seguros después de ocurrido un siniestro será de cargo y costo exclusivo del Comodatario.

CLÁUSULA DÉCIMA CUARTA: El Comodante se reserva el derecho de disponer y otorgar, respecto del bien objeto del Comodato, otros contratos de la misma naturaleza que el presente, de manera de que dicho inmueble pueda ser utilizado y ocupado en modalidad multi operador. En el evento de que así ocurra, el Ministerio se obliga a otorgar dichos contratos en condiciones sustancialmente iguales o similares a las del presente acto, considerando las circunstancias propias de la operación. Igualmente, en tal caso, se exigirá a los nuevos comodatarios la concurrencia al cumplimiento de las cargas y demás obligaciones que pesen sobre la propiedad o de las que se imponen en virtud del respectivo comodato en proporción al uso que cada Comodatario pueda efectuar del predio. El Comodatario se obliga a facilitar, en dicho caso, el uso del inmueble y la infraestructura asociada por el o los restantes meros tenedores; asimismo, se obliga a colaborar en el establecimiento de procedimientos y mecanismos que permitan la co-administración o utilización conjunta de la propiedad.

[4] Para determinar los montos mínimos asegurables se tendrán en consideración los valores referenciales correspondientes a los edificios, construcciones, instalaciones, pavimentos y cierros de los inmuebles respectivos, según lo informado en el Anexo B de este instrumento.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS · SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES · MINISTERIO DE HACIENDA

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA: Las partes dejan constancia que el inicio de la vigencia del presente Contrato coincide con el inicio de la prestación de los servicios de transporte por parte del Comodatario, que operan desde el inmueble objeto del presente contrato, esto es, desde el [•]; y regirá hasta el término de la prestación de los servicios de transporte por parte del Comodatario en virtud del Contrato de Concesión previamente citado, por cualquier causa que ello ocurra. Podrá terminar anticipadamente por voluntad del MTT, para efectos de disponer o entregar el uso del inmueble a otro prestador de servicios del Sistema de Transporte Público Metropolitano, que opere en virtud de concesión de uso de vías otorgada en virtud de la Ley número dieciocho mil seiscientos noventa y seis, de un perímetro de exclusión, o del establecimiento de condiciones de operación u otra modalidad equivalente. Podrá también terminar anticipadamente por incumplimiento de cualquiera de las obligaciones que impone el presente contrato al Comodatario. Al término del Contrato, el Comodatario deberá restituir el bien objeto del contrato en las mismas condiciones que le fuere entregado, atendido el tiempo transcurrido y su uso, y desocupado de cualquier bien o elemento que haya introducido o almacene en él, obligación que se extiende especialmente a cualquiera de los vehículos que utilice para la provisión de servicios de transporte.

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA: El Comodatario se encuentra facultado desde ya para introducir todas las mejoras que estime necesarias para que el inmueble dado en comodato sirva para los propósitos de terminal destinado principalmente a la llegada, salida y depósito de los buses que integran la flota de quienes prestan servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses en la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, y que pueden ser de distintos tipos según las funciones que cumpla, de conformidad con las normas aplicables. En todo caso, para ejercer esta facultad, deberá dar aviso previo al Comodante y propietario del inmueble, salvo aquellas mejoras de carácter menor o que no impliquen una alteración sustancial respecto del estado en que fue recibido el inmueble. Con todo, el Comodatario podrá durante la vigencia del contrato retirar, total o parcialmente, cualquier y toda mejora que hubiere sido introducida por él sin que haya lugar a indemnización alguna, salvo que la mejora introducida no pueda ser retirada del inmueble o de la infraestructura del inmueble existente al momento de la contratación, sin detrimento del mismo, o se trate de aquella que en virtud del Contrato de Concesión no puede ser retirada sin autorización del MTT. En este caso, toda mejora quedará a favor del inmueble arrendado sin derecho a indemnización ni pago alguno al Comodatario. Lo mismo ocurrirá si, al término de la vigencia del contrato, el Comodatario no retirara las mejoras efectuadas que se puedan retirar sin detrimento del bien, con excepción de la infraestructura de carga de energía y/o combustibles, la que no podrá ser retirada del inmueble ni separada al término de la concesión, salvo en cuanto ello fuese instruido por el Ministerio. El Concesionario no tendrá derecho a reembolso, compensación ni indemnización por este concepto.

TÍTULO TERCERO: VARIOS.

CLÁUSULA DÉCIMA SÉPTIMA: El Ministerio y/o el propietario del inmueble quedan desde luego autorizados para visitar el inmueble en cualquier momento, previa coordinación con el Comodatario, obligándose este a dar para ello las facilidades necesarias. Lo anterior es sin perjuicio de las facultades adicionales de inspección y/o fiscalización que en virtud del Contrato de Concesión y la normativa vigente ostenta el Ministerio.

CLÁUSULA DÉCIMA OCTAVA: El Comodatario declara conocer íntegramente el contenido del contrato de arrendamiento a que se refiere la cláusula tercera de este documento y se obliga a cumplir y respetar todas y cada una de sus estipulaciones, en lo que le sean aplicables.

CLÁUSULA DÉCIMA NOVENA: Los gastos e impuestos que pudieran gravar el presente contrato serán de cargo del Comodatario.

CLÁUSULA VIGÉSIMA: Para todos los efectos legales, las partes fijan su domicilio en la comuna y ciudad de Santiago y se someten a la competencia de sus Tribunales Ordinarios de Justicia.

CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMERA: El presente instrumento se otorga en tres (3) ejemplares de igual fecha y tenor, quedando uno de ellos a disposición del Concesionario, en tanto que los otros dos (2) quedan en poder del Ministerio.

La personería de [•] para representar a [•], consta en Escritura Pública de fecha [•] otorgada ante notario de Santiago [•], y Escritura Pública de fecha [•] otorgada ante notario de Santiago [•]. En tanto la personería del Ministro(a) de Transportes y Telecomunicaciones don(ña)_____, consta en_____.

_____

Ministro(a) de Transportes y Telecomunicaciones

_____

[Representante Legal]
[Unidad de Servicios N°_]

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

F.1 ANEXO A: Inventario por terminal[5]

NOMBRE TERMINAL						
DIRECCIÓN						
FECHA LEVANTAMIENTO						
DESCRIPCIÓN ÍTEM	CANT/SUPERFICIE	TIPO MATERIAL	ESTADO*			OBSERVACIONES
			B	R	M	

** B: Bueno; R: Regular; M: Malo*

[5] Los datos pertinentes estarán disponibles en el sitio web habilitado para los Adquirentes, con al menos 30 días hábiles de anticipación a la oportunidad prevista para presentar ofertas.

F.2 ANEXO B: Valorización de edificios, construcciones, instalaciones, pavimentos y cierros

A continuación, se indica de manera referencial, la valorización en Unidades de Fomento (U.F.) de los edificios, construcciones, instalaciones, pavimentos y cierros de los inmuebles destinados a ser utilizados como terminales. Los montos mínimos a asegurar para cada terminal no podrán ser inferiores a los montos de valorización que se señalan a continuación[6].

NOMBRE TERMINAL	DIRECCIÓN	VALORIZACIÓN CONSTRUCCIONES (UF)	VALORIZACIÓN OBRAS COMPLEMENTARIAS (UF)	AÑO VALORIZACIÓN

[6] Los datos pertinentes estarán disponibles en el sitio web habilitado para los Adquirentes, con al menos 30 días hábiles de anticipación a la oportunidad prevista para presentar ofertas.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS · SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES · MINISTERIO DE HACIENDA

G. ELEMENTOS A CONSIDERAR EN LOS PLANES DE MANTENIMIENTO DE LOS BUSES

Con posterioridad a la suscripción del Contrato de Concesión, en el plazo que indique el MTT, el Concesionario deberá hacer entrega del plan de mantenimiento de los buses al Administrador de Contrato.

El plan de mantenimiento preventivo deberá contener todas las acciones de mantenimiento necesarias para el buen funcionamiento del bus, contemplar las recomendaciones de los fabricantes y proveedores de componentes, conforme a los estándares generales de la industria, basarse en la confiabilidad y diseñarse en base a las condiciones de operación en Santiago de Chile.

La ejecución del plan de mantenimiento será responsabilidad del Concesionario, y deberá ser certificada por un tercero contratado para estos efectos.

Si bien el plan de mantenimiento del bus puede estar determinado por distintos proveedores o fabricantes (por ejemplo, del motor, del chasís o de los equipos tecnológicos), el Concesionario es el único responsable frente al MTT del contenido de dicho plan. En consecuencia, es responsabilidad del Concesionario verificar la eficacia de los planes de mantenimiento.

El plan de mantenimiento preventivo deberá considerar todos los elementos del bus que requieran de intervenciones periódicas para su correcto funcionamiento, tales como, motor, chasís, carrocería, sistema de aire acondicionado, mecanismo de seguridad, frenos, suspensión. dirección, baterías de alta tensión, sistema y equipos electrónicos como también los equipos tecnológicos como cámaras, Wi-Fi, letreros de información variable y megafonía. En este sentido, el plan de mantenimiento deberá incluir acciones preventivas para, al menos, los sistemas y componentes que se detallan en las siguientes tablas, describiendo la frecuencia de cada actividad de mantenimiento y la tolerancia en su plazo de ejecución, según la unidad de medida que corresponda (kilómetros, días, horas u otra).

PLAN DE MANTENIMIENTO

Tabla 1: Contenido propuesto para sistemas y componentes asociados al chasís

Sistema/ componente	Acción	Frecuencia de la actividad (kilómetros, horas y/u otra)	Tolerancia (kilómetros, horas y/u otra)	Horas-hombre por acción
Motor Eléctrico				
Sistema de lubricación				
Filtros				
Sistema de refrigeración				
Ejes y masas				
Diferencial				
Caja de cambios o transmisión (si corresponde)				
Sistema de dirección				
Sistema de frenos				

Sistema de aire comprimido				
Suspensión				
Sistema eléctrico y electrónico				
Sistema de articulación (si corresponde)				
Correas auxiliares y tensores				
Neumáticos				
Baterías Baja Tensión				
Baterías Alta Tensión				

Tabla 2: Contenido propuesto para sistemas y componentes asociados a la carrocería

Sistema/componente	Acción	Frecuencia de la actividad (kilómetros, años, horas u otra)	Tolerancia (kilómetros, horas, u otra)	Horas-hombre por acción
Cabina del conductor				
Asiento del conductor				
Puertas de Servicio, mecanismos de accionamiento y seguridad				
Sistema de aviso de parada				
Sistema de climatización-A/C				
Letreros electrónicos de información Variable				
Asientos de pasajeros				
Iluminación interior				
Fuelle de articulación (sólo para buses Tipo C)				
Rampa de acceso para personas con movilidad Reducida				
Sistema de iluminación exterior/focos				
Parachoques				
Parabrisas, luneta trasera, vidrios y ventanas laterales				
Limpiaparabrisas, lavaparabrisas y desempañador				
Paneles exteriores de la carrocería				
Panel de Instrumentos				
Timbres				

MOTOR ELÉCTRICO	
Sistema/ componente	**Descripción de actividad**

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

Rotor	
Bobina	
Estator	
Rodamientos	
Ventilador	
Carcaza	
Eje	
Software	

TRANSMISIÓN	
Sistema/ componente	**Descripción de actividad**
Sellos	
Discos de embrague	
Rodamientos	
Bujes	
Cuerpo de válvulas y bobinas	
Sensores	
Solenoides	
Convertidor de torque	
Software	

DIFERENCIAL	
Sistema/ componente	**Descripción de actividad**
Piñón de ataque	
Conjunto de satélites	
Eje palier	
Corona	
Conjunto de planetarios	
Rodamientos	
Retenes y sellos	

SISTEMA O EQUIPO DE AIRE ACONDICIONADO	
Sistema/ componente	**Descripción de actividad**
Compresor [Ensamble]	
Tensores	
Válvulas	
Motores de ventiladores	
Evaporadores	
Condensadores	
Filtros	

SISTEMA ELÉCTRICO CARROCERÍA	
Sistema/ componente	**Descripción de actividad**
Ramal cables luces Interiores	

Iluminación Interior	
Iluminación exterior	
Ramal cables letreros de Información Variable	
Ramal de cables accesorios	

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

APÉNDICE N°10: SUPERVISIÓN DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

Índice

A. INTRODUCCIÓN 2
B. SUPERVISIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE 2
B.1 Cumplimiento del Programa de Operación 2
B.2 Inyecciones a servicios deficitarios 3
B.3 Servicios de Apoyo 4
B.4 Otros requerimientos transitorios 5
B.4.1 Desvíos y/o cambios transitorios al PO por causa sobreviniente 5
B.4.2 Retornos anticipados 5
B.4.3 Ajustes operacionales extraordinarios al PO 5
C. BUSES EN PANNE 5
D. PROTOCOLO DE ACCIÓN FRENTE A CONTINGENCIAS 6
E. SUPERVISIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LOS BUSES 6
F. MONITOREO DE LA OPERACIÓN DE ZONAS PAGAS 7
G. PROGRAMAS PILOTO 7
H. DE LAS MODIFICACIONES AL APÉNDICE 7

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

A. INTRODUCCIÓN

Considerando que la prestación de transporte público está constantemente sujeta a eventos e incidentes de difícil predicción, se requiere que los diferentes actores del Sistema trabajen en forma coordinada, con el fin de generar respuestas y soluciones rápidas a los problemas que se susciten en la operación.

Los Operadores de Buses controlan y supervisan el desempeño en la prestación de sus servicios a través de los Centros de Operación de Flota (COF). Asimismo, el Ministerio mantiene una supervisión y monitoreo constante de la operación de todos los servicios de transporte público del Sistema por medio de la Gerencia de Operaciones y Mantenimiento del DTPM, en particular, a través de la Coordinación del Centro de Monitoreo de Buses (CMB).

En el presente apéndice se establecen algunos de los mecanismos que se utilizarán para brindar apoyo en la operación de los servicios y gestión ante contingencias, acciones que se pueden instruir a los Operadores de Buses, los canales de comunicación y procedimientos para la coordinación con el Concesionario y otros actores del Sistema.

B. SUPERVISIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE

El Ministerio, a través de la Gerencia de Operaciones y Mantenimiento, o la que la modifique o reemplace, supervisa y monitorea el cumplimiento del Programa de Operación, verificando la validez de las expediciones, el índice de cumplimiento de frecuencia y plazas, los indicadores de tiempo de espera, la operación de las zonas pagas, la certificación y calidad del mantenimiento realizado a los buses, entre otros aspectos.

En particular, el CMB supervisa y monitorea el cumplimiento del Programa de Operación y actúa como ente coordinador con otras autoridades, instituciones y actores del Sistema, apoyando en la operación de los servicios de transporte público en su quehacer cotidiano y ante los eventos y contingencias que se puedan presentar. Así, el CMB podrá instruir al Concesionario la ejecución de acciones correctivas y preventivas para velar por la entrega de un servicio de calidad a los usuarios. Entre estas acciones, destacan la solicitud de servicios de apoyo, inyecciones, retornos anticipados, desvíos, elaboración y ejecución de planes de contingencia y apoyo para la información de usuarios.

B.1 Cumplimiento del Programa de Operación

La Gerencia de Operaciones y Mantenimiento a través de sus distintas coordinaciones realizará la validación de las expediciones de conformidad a lo indicado en el Apéndice N°6 del contrato. Tras la validación de las expediciones verificará el cumplimiento de la oferta de transporte, a través del cálculo del índice de cumplimiento de frecuencia y plazas (ICFP) de acuerdo con lo establecido en la cláusula 5 del contrato y del indicador de tiempo de espera, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°6.

Tras el cálculo del ICFP –y considerando solo los kilómetros válidos de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 5 del contrato y en los Apéndices N°4 y N°6- se calculará el porcentaje de kilómetros válidos recorridos con los buses de cada tecnología de propulsión, verificando el cumplimiento de los porcentajes de kilómetros por tecnología, de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°3. Sin perjuicio de lo anterior, para asegurar la operatividad del PO, este porcentaje de kilómetros por tecnología de propulsión podrá variar mensualmente en la ejecución de los servicios, siempre y cuando esta variación no signifique un aumento en el porcentaje de la tecnología de propulsión diésel por sobre un $\Delta\%km$ establecido en la ficha técnica, entendiendo variación como la redistribución del porcentaje entre las distintas tecnologías (por ejemplo, si la ficha técnica establece 40% de km para buses de tecnología de propulsión diésel, 60% de km para buses de tecnología de propulsión eléctrica y $\Delta\%km$ = 3%, entonces estos podrán redistribuirse al alza en el porcentaje diésel hasta a lo más 43% de km diésel y 57% de km eléctrico).

Ante contingencias, cuando las condiciones de operación así lo ameriten, en situaciones particulares del día a día o por razones fundadas, el CMB podrá autorizar el uso de la flota de soporte y/o flota auxiliar para realizar servicios, ya sean servicios normales, salidas adicionales o inyecciones no programadas, servicios especiales o servicios de apoyo. De la misma forma, la Gerencia de Operaciones y Mantenimiento podrá eximir expediciones o periodos de la medición de indicadores o realizar el ajuste pertinente al periodo en que se implemente alguna de las gestiones mencionadas para que la medición de indicadores se realice sobre la base de lo ocurrido. El CMB también podrá solicitar y/o autorizar la modificación o retraso de los horarios de pasada de buses de los servicios-sentidos-periodos medidos con el indicador IP, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°6.

Para llevar a cabo la supervisión y monitoreo de los servicios, se utilizará el sistema de gestión de flota provisto bajo el esquema de los servicios complementarios, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 1.7 del contrato. En el marco del sistema de gestión de flota, el Concesionario deberá realizar la asignación de servicio y el ingreso de velocidades[1] sentido de los buses para su correcta visualización y gestión. No realizar estas acciones derivará en la imposibilidad de validar las expediciones. Además, a través del medio que indique el Ministerio, el Concesionario deberá entregar la nómina de conductores y la asignación de estos a las expediciones realizadas por cada bus (indicando al menos conductor, patente y los datos de la expedición).

Con el fin de potenciar la comunicación y acción conjunta, el Concesionario deberá designar a su entero costo, un profesional o técnico en el CMB del DTPM, para desempeñar, entre otras actividades, el control y gestión de la operación cuando la autoridad lo requiera.

B.2 Inyecciones a servicios deficitarios

Sin perjuicio de las salidas extraordinarias que deban ser planificadas, y en el contexto de contingencias propias de la operación diaria de los servicios, el Ministerio podrá exigir al Concesionario salidas adicionales o inyecciones no programadas para reforzar servicios contemplados en el Programa de Operación vigente, con el objeto de restablecer o recuperar los niveles de operación previstos en el PO. Dichos niveles se considerarán vulnerados cuando el CMB verifique, a través de un servicio especializado, imágenes en línea provenientes de cámaras de video o mediante información directa entregada por personal en terreno, alguna de las siguientes condiciones:

a. Aglomeraciones de usuarios en paradas de alta demanda, sólo si el número estimado de usuarios concentrados en una parada es superior a una coma dos (1,2) veces la capacidad del bus tipo que opera en el servicio-sentido-período que debe atender dicha demanda.

b. Intervalos en despacho o que se produzcan en cualquier punto de la ruta que redunden en aumentos excesivos en el tiempo de espera de los usuarios, sin perjuicio de los descuentos y sanciones que procedan de conformidad al contrato de concesión.

c. Imposibilidad de que servicios lleguen a ciertos paraderos (desvío excesivo por razones no atribuibles al operador).

d. Cuando el intervalo en un sentido va a generar un intervalo excesivo en el sentido contrario.

El Ministerio podrá modificar, eliminar y/o agregar condiciones que justifiquen estas salidas adicionales o inyecciones no programadas, en atención a razones de buen servicio.

Sin perjuicio de lo anterior, se deberán establecer y acordar entre las partes las formas de comunicación y protocolos de acción para resolver estos casos, todo lo cual deberá quedar

[1] El actual sistema de Gestión de Flota requiere que el Concesionario ingrese las velocidades de cada uno de los servicios en los distintos periodos de operación.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

establecido en el protocolo de acción frente a contingencias descrito en el apartado D del presente apéndice.

Las salidas adicionales e inyecciones no programadas, en cuanto tienen por objeto resolver problemas en la operación del propio Concesionario, serán de carácter obligatorio para éste. La no prestación de estos servicios en los términos definidos por el Ministerio podrá dar lugar a la aplicación de las sanciones dispuestas en el Apéndice N°7 del contrato de concesión.

El Concesionario podrá disponer de los buses de la flota operativa base que no se encuentren prestando servicios en el marco del PO vigente o de la flota de reserva para ejecutar estas inyecciones, o hacer uso de la flota de soporte y/o auxiliar, con la debida autorización del Ministerio. En caso de que la flota operativa base esté siendo utilizada en su totalidad, que la flota de reserva no se encuentre disponible y la flota de soporte y auxiliar no existan, los buses para inyecciones podrán provenir de la flota operativa base, específicamente del sentido menos cargado de algún servicio en operación, realizando una maniobra de retorno anticipado, lo que deberá ser previamente concordado con el CMB.

Cabe destacar que las inyecciones solicitadas por el CMB serán consideradas en el cálculo del indicador de tiempo de espera, solo en el escenario que las razones que las originen sean ajenas a la correcta ejecución de los despachos, de conformidad a lo indicado en el Apéndice N°6 del contrato.

B.3 Servicios de Apoyo

En caso de que un Operador no pueda realizar los servicios de transporte o por alguna eventualidad que implique la necesidad de un aumento en la oferta de algún servicio, el Ministerio podrá exigir al Concesionario reforzar servicios ya existentes de otros Operadores (en adelante "Servicios de Apoyo"). Estos requerimientos serán de carácter transitorio y podrán ser solicitados incluso en el mismo día de ocurridos los hechos que los justifiquen, sin perjuicio de aquellos que estuvieren planificados con antelación como parte de un Día o Periodo Ocasional o de un POE, según se señala en los apartados G y H del Apéndice N°3.

Los Servicios de Apoyo deberán ser prestados obligatoriamente por el Concesionario durante todo el desarrollo de la contingencia que vaya en directo desmedro de los usuarios.

Para prestar estos servicios, el Concesionario podrá hacer uso de buses de la flota operativa base que no se encuentren prestando servicios en el marco del PO vigente o de la flota de reserva. En caso de que la flota operativa base esté siendo utilizada en su totalidad en el marco del PO vigente, y que la flota de reserva no alcance para cubrir lo solicitado, el Concesionario podrá hacer uso de vehículos de la flota de soporte o de la flota auxiliar, si dispone de ella, con la debida autorización del Ministerio. En caso de que no disponga de ningún tipo de flota para cubrir lo solicitado, el CMB podrá instruir el uso de buses de la flota operativa base que se encuentren prestando servicios en el marco del PO vigente, debiendo adecuar la determinación de los índices de cumplimiento pertinentes. Para tales efectos, el Concesionario deberá informar al Ministerio las expediciones y los buses que han sido utilizados para la prestación de los Servicios de Apoyo y, si corresponde, deberá informar de los servicio-sentido-períodos contemplados en el PO vigente que no podrá efectuar de conformidad al PO vigente producto de esta solicitud, todo lo cual deberá ser concordado previamente con el CMB.

En el caso de servicios de apoyo reiterativos (más de una semana) el Ministerio podrá velar por el correcto cumplimiento de los apoyos solicitados, verificando la validez de las expediciones, el índice de cumplimiento de frecuencia y plazas y el indicador de tiempo de espera (ITE), pudiendo ajustar el pago según lo indicado en la cláusula 5.3.1 del contrato de vías.

Los Servicios de Apoyo no se someterán al procedimiento descrito en el apartado I del Apéndice N°3, con la excepción de aquellos que estuvieren planificados con antelación como parte de un Día o Periodo Ocasional o como parte de un POE, según se señala en los apartados G y H del Apéndice N°3.

En caso de que los Servicios de Apoyo deban utilizar zonas pagas asignadas a servicios de otros Operadores de Buses, el Ministerio dispondrá que se pague al Concesionario de conformidad a la Metodología a la que se refiere el apartado M.2. del Apéndice N°3.

B.4 Otros requerimientos transitorios

B.4.1 Desvíos y/o cambios transitorios al PO por causa sobreviniente

El Ministerio podrá implementar desvíos o cambios en el PO si se verifica alguna de las siguientes condiciones: cierre de calles, construcción de obras viales, cambio de sentido de tránsito, prohibición de circulación, manifestaciones, acceso a nuevas estaciones de intercambio modal o cualquier otra causa sobreviniente de similar naturaleza.

En particular, el Ministerio podrá ajustar los trazados por el período que se prolonguen las alteraciones en la vialidad originalmente definida en el PO. Estos ajustes se realizarán sobre la base de información facilitada por instituciones competentes (SEREMITT RM, Serviu, Municipios, Carabineros de Chile, etc.) o en la medida que se constate en terreno su necesidad.

Estas modificaciones deberán ser coordinadas con el CMB durante todo el transcurso del evento. El Concesionario deberá informar al CMB respecto de cualquier cambio en las condiciones que requiera de alguna gestión o que permita restablecer el servicio según lo planificado.

B.4.2 Retornos anticipados

Ante condiciones de operación que impidan la prestación del servicio en todo el trazado y en que un desvío no represente una buena solución en términos del servicio al usuario u otras situaciones de similar naturaleza, el Ministerio podrá solicitar el retorno anticipado de buses, lo que deberá ser coordinado entre el Concesionario y el CMB.

B.4.3 Ajustes operacionales extraordinarios al PO

Ante eventos extraordinarios y no permanentes, como por ejemplo instrucciones sanitarias que entregue la autoridad competente, situaciones de seguridad pública o modificaciones en los horarios de operación de Metro, que afecten la programación y que debido al tiempo no sea posible reflejar en el PO, el Ministerio, a través del CMB, podrá instruir modificaciones menores de frecuencia, horario o incluso activación o desactivación simultánea de servicios para hacer frente a estas situaciones.

Estos ajustes por situaciones extraordinarias serán considerados en el cálculo de los indicadores, de manera tal de no impactar de forma negativa el cumplimiento de estos, en la medida que se constate el cumplimiento de las instrucciones entregadas por el Ministerio.

C. BUSES EN PANNE

En el evento que un bus del Concesionario quede en panne producto de un incidente o falla mecánica, este deberá informar al Ministerio en el momento de ocurridos los hechos, detallando las causas aparentes del incidente, lugar, hora y las gestiones realizadas respecto de los usuarios, en el caso que estas no sean informadas y sean detectadas por CMB, se cursarán las sanciones correspondientes. Adicionalmente, deberá informar cuánto demorará en retirar el bus del lugar correspondiente o la gestión a realizar. Cabe destacar que el Ministerio podrá hacer uso de herramientas tecnológicas para la detección de buses en panne.

El Ministerio podrá dar instrucciones tanto al conductor como al personal en terreno, si este se encuentra cerca de los hechos, respecto de la gestión de los usuarios, así como de la información a entregar a estos.

Una vez retirado el bus y realizadas las gestiones pertinentes, el Concesionario deberá informar la hora de retiro del bus al CMB.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

El Ministerio publicará un instructivo que definirá los tiempos máximos de retiro de los buses, así como los criterios para considerar buses en panne mediante herramientas tecnológicas. El incumplimiento respecto de la entrega oportuna de información y del tiempo máximo de demora en el retiro de los buses podrá dar lugar a la aplicación de las sanciones estipuladas en el Apéndice N°7 del contrato de concesión.

D. PROTOCOLO DE ACCIÓN FRENTE A CONTINGENCIAS

Para lograr eficiencia y rapidez en la resolución de contingencias, el Concesionario deberá considerar el Protocolo de Acción Frente a Contingencias (PAC) que será entregado por el Ministerio antes del inicio de los servicios. El PAC regula el procedimiento de comunicación entre el CMB y el (los) Centro(s) de Operación de Flota (COF) del Concesionario, así como las acciones que éste último deberá realizar en casos de contingencia, las cuales deben ejecutarse conforme el referido Protocolo. Cabe destacar que ante contingencias el Ministerio podrá solicitar el apoyo de otros prestadores de servicios de transporte de pasajeros, situación que no dará lugar a compensación alguna al Concesionario.

Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario podrá proponer modificaciones o ajustes al PAC. En caso de que el Concesionario solicite ajustes al PAC, éste será revisado por el Ministerio, quien deberá pronunciarse dentro de los sesenta (60) días siguientes respecto de su contenido, ya sea para aprobarlo o rechazar los ajustes.

Se entiende que el Protocolo de Acción frente a Contingencias (PAC) será un documento vivo, que se irá modificando durante la vigencia del contrato de concesión de acuerdo con las instrucciones del Ministerio, con el fin de perfeccionar los mecanismos de comunicación y acción conjunta.

Las actividades, procedimientos y/o acciones que deriven del PAC serán de carácter obligatorio para el Concesionario. El no cumplimiento de alguna de estas acciones podrá dar lugar a la aplicación de las sanciones estipuladas en el Apéndice N°7 del contrato de concesión.

E. SUPERVISIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LOS BUSES

Según lo dispuesto en el contrato de concesión y en el Apéndice N°4, el Ministerio podrá desarrollar distintos instrumentos para monitorear el estado de conservación de los buses. Con este fin, el Ministerio podrá realizar visitas a los terminales y realizar inspecciones a los buses, establecer listados de ítems a verificar de forma visual o técnica, derivación de buses a 3CV, u otra entidad.

En caso de que el Ministerio detecte fallas o deficiencias en el mantenimiento o estado de los buses, estas deberán identificarse y ponerse de inmediato en conocimiento del Concesionario y del Certificador respectivo. Si la falla o incumplimiento identificado correspondiese a un nivel de criticidad alta, según se indica en el apartado D.5.2. del Apéndice N°4, el Concesionario debe retirar el vehículo de servicio inmediatamente hasta que el defecto sea reparado. Hechas las reparaciones pertinentes, el Concesionario solicitará una nueva inspección al Certificador e informará al Ministerio. Las expediciones ejecutadas por el vehículo en el tiempo intermedio, entre que se constate el defecto y la posterior aprobación de la inspección, no serán consideradas válidas y por lo tanto no tendrán derecho a pago.

Al respecto, el Ministerio cuenta con un Protocolo de Supervisión del Mantenimiento (PSM), en el que se establecen los distintos instrumentos, formatos, procedimientos y la forma de comunicación entre las partes. El Concesionario podrá proponer modificaciones o ajustes al PSM. En caso de que el Concesionario solicite ajustes al PSM, éste será revisado por el Ministerio, quien deberá pronunciarse dentro de los sesenta (60) días siguientes respecto de su contenido, ya sea para aprobarlo o rechazar los ajustes.

Las actividades, procedimientos y/o acciones que deriven del PSM serán de carácter obligatorio para el Concesionario. El incumplimiento de alguna de estas acciones podrá dar lugar a la aplicación de las sanciones establecidas en el Apéndice N°7 del contrato de concesión.

La supervisión del Mantenimiento se realizará de forma de minimizar los efectos sobre la normal operación de los servicios y las actividades de mantenimiento del Concesionario.

F. MONITOREO DE LA OPERACIÓN DE ZONAS PAGAS

Adicionalmente a los servicios de transporte del Concesionario, la Gerencia de Operaciones y Mantenimiento monitoreará y supervisará la operación de las zonas de pago extra-vehicular o zonas pagas, de conformidad a lo establecido en el PO vigente y en los Apéndice N°3 y N°12 del contrato de concesión.

Cabe destacar que, en caso de incidentes, contingencias, eventos u otros acontecimientos que se verifiquen en el día a día, el CMB podrá instruir al personal de apoyo en terreno del Concesionario la entrega de información a usuarios y apoyo para la regularización de los servicios, cuando corresponda.

El Ministerio podrá modificar las zonas pagas obligatorias y/o establecer criterios operacionales para definir nuevas, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°3. En el caso de que sea el Concesionario el que solicite la implementación de una zona paga, esta deberá ser aprobada por el Ministerio, incorporada al Registro de Zonas Pagas y Paradas al que refiere el apartado C.1 del Apéndice N°3 y coordinada su ejecución y operación con el CMB.

G. PROGRAMAS PILOTO

El Ministerio podrá solicitar al Concesionario la implementación de programas piloto o programas experimentales para la realización de estudios de interés para el transporte u otros fines pertinentes, asociados al uso de nuevas tecnologías, gestiones de operación, entre otros. Lo anterior, en la medida que su implementación no genere costos relevantes para el Concesionario, ni dificultades en la operación o disminución en la calidad del servicio prestado a los usuarios. Asimismo, el Concesionario podrá solicitar al Ministerio la implementación de programas piloto, a su cargo y responsabilidad, siempre y cuando estos no vayan en desmedro del servicio prestado a los usuarios. En estos casos, el Ministerio establecerá las condiciones en que se desarrollará el programa, los formatos, información y procedimientos a realizar. El Ministerio tendrá acceso a toda la información relacionada con la implementación y resultados de un programa piloto. Todos los aspectos operativos para la implementación de los pilotos deberán ser coordinados con la Gerencia de Operaciones y Mantenimiento.

H. DE LAS MODIFICACIONES AL APÉNDICE

Este Apéndice podrá modificarse de común acuerdo entre las partes, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 11.6 del contrato de concesión, o cuando corresponda por aplicación de lo dispuesto en las cláusulas 2.1.5. u 11.1. del mismo instrumento.

DIRECCION DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

APÉNDICE N°11: FINES Y REQUERIMIENTOS DE LA INFRAESTRUCTURA DE CARGA DE COMBUSTIBLE Y ENERGÍA PARA BUSES

A. FINES Y REQUERIMIENTOS GENERALES

El Concesionario deberá implementar, operar y mantener la infraestructura de carga de energía y combustible necesaria para la correcta operación de los servicios de transporte, en los terminales individualizados en la ficha técnica, de conformidad a lo dispuesto en el contrato de concesión, en el presente instrumento y en los Apéndices N°12 y N°13. Esta infraestructura deberá permitir un suministro adecuado de combustible y energía a la flota del Concesionario, con el fin de velar por la correcta operación de los servicios de transporte. Además, esta infraestructura deberá contar con condiciones apropiadas para garantizar la seguridad de los trabajadores en el entorno de operación, seguridad del recinto y cumplir con la normativa vigente aplicable.

Cabe destacar que, respecto de los inmuebles puestos a disposición por el Ministerio para ser destinados a terminales, esta infraestructura no podrá ser retirada del inmueble ni separada al término de la concesión, salvo en cuanto ello fuese instruido por el Ministerio. El Concesionario no tendrá derecho a reembolso, compensación ni indemnización por este concepto.

Esta infraestructura deberá:

- Contar con dimensiones suficientes y capacidad de carga necesaria para dar cumplimiento a los Programas de Operación, permitir la continuidad operativa de los servicios y proteger la vida útil de los buses y sus componentes.
- Ser implementada de acuerdo con un proyecto técnicamente concebido, cumpliendo con los aspectos detallados en el Apéndice N°13 del presente contrato[1], que asegure que la instalación no presenta riesgos para las personas que la operan, que sea eficiente, proporcione un buen servicio, permita un fácil y adecuado mantenimiento, y que tenga la flexibilidad necesaria para permitir modificaciones o ampliaciones.
- Dar estricto cumplimiento a las normativas sectoriales que se encuentren vigentes a la fecha de implementación (por ejemplo, normativas ambientales, reglamentaciones de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles ("SEC"), normativas técnicas de la Comisión Nacional de Energía, de la SEREMI de Salud, de construcción, etc.) y las que las reemplacen durante la vigencia del contrato.
- Contar con protocolos y sistemas de respaldo, de al menos un 50% de la potencia necesaria -cargadores/SAVE- para asegurar el cumplimiento de los Programas de Operación en caso de fallas en la provisión del suministro de combustible o energía, y cumplir con las exigencias de los fabricantes en relación con los mantenimientos de todos los elementos de la infraestructura de carga, sus sistemas respaldo y de emergencia.
- Contar con un manual de operación, con un manual de mantenimiento preventivo y un protocolo de emergencia, así como los datos de contacto en caso de emergencia.
- Cumplir con los fines y requisitos técnicos de los sistemas de carga establecidos por los fabricantes, los Proveedores de Buses, cuyos buses vayan a ser cargados en las respectivas instalaciones y los estándares generales de la industria.

B. REQUERIMIENTOS PARA INSTALACIONES Y PRODUCTOS

Junto con los requerimientos establecidos en el apartado precedente, el Concesionario deberá cumplir, entre otras, con la normativa que se enuncia a continuación, según corresponda:

[1] En caso de requerir alguna modificación a los aspectos detallados en dicho apéndice, esta deberá ser aprobada por el MTT.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

- Decreto Supremo N°298, de 2005, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que aprueba reglamento para la certificación de productos eléctricos y de combustibles, y deroga decreto que indica.
- Resolución Exenta N°26.339, de 2018, de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, que establece procedimiento de puesta en servicio de infraestructura para la carga de vehículos eléctricos.
- Decreto Supremo N°8, de 2019, del Ministerio de Energía, que aprueba reglamento de seguridad de las instalaciones de consumo de energía eléctrica.

C. REQUERIMIENTOS PARA LA INFRAESTRUCTURA DE CARGA DE PETRÓLEO DIESEL

Además de los requerimientos establecidos en los apartados A y B, la infraestructura relacionada con la carga de petróleo diésel debe cumplir, con las normas y procedimientos siguientes, según corresponda:

- Decreto Supremo N°132, de 1979, del Ministerio de Minería, que establece normas técnicas, de calidad y de procedimiento de control aplicables al petróleo crudo, a los combustibles derivados de éste y a cualquier otra clase de combustibles.
- Decreto Supremo N°160, de 2008, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que aprueba reglamento de seguridad para las instalaciones y operaciones de producción y refinación, transporte, almacenamiento, distribución y abastecimiento de combustibles líquidos.
- Decreto Supremo N°101, de 2013, del Ministerio de Energía, que modifica reglamento de seguridad para las instalaciones y operaciones de producción y refinación, transporte, almacenamiento, distribución y abastecimiento de combustibles líquidos.
- Resolución Exenta N°19.049, de 2017, de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, que establece las actividades mínimas que deberán realizar las empresas distribuidoras para el control permanente de la calidad de los combustibles líquidos.

D. REQUERIMIENTOS PARA LA INFRAESTRUCTURA DE CARGA DE BUSES ELÉCTRICOS

Además de los requerimientos generales establecidos en los apartados A y B, la infraestructura relacionada con la carga de buses eléctricos deberá cumplir, con las siguientes normas y procedimientos, según corresponda:

- Decreto Supremo N°8, de 2019, del Ministerio de Energía, que aprueba reglamento de seguridad de las instalaciones de consumo de energía eléctrica.
- Resolución Exenta N°23.900, de 2024, de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, que aprueba la actualización del Pliego Técnico Normativo RIC N°15 "Infraestructura de Recarga de Vehículos Eléctricos".
- Ser comunicada ante la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, a través del trámite electrónico TE-6, y contar con su certificado de inscripción respectivo antes de la puesta en servicio de la instalación.
- Ser diseñada de manera tal que se evite todo tipo de perturbaciones al resto de la instalación y las redes de distribución de energía eléctrica, cumpliendo las exigencias establecidas en la Norma Técnica de Calidad de Servicio para Sistemas de Distribución, de la Comisión Nacional de Energía (CNE).
- Oficios o instrucciones técnicas que emita la SEC.

D.1 REQUISITOS DE LOS CARGADORES Y SU INSTALACIÓN

Los cargadores que se utilicen en la instalación destinada a la carga de buses deberán ser autorizados por la SEC, mediante el cumplimiento de la Resolución Exenta N°33.675, de 27 de noviembre de 2020, de la SEC, que establece el régimen para la autorización de productos de

uso en infraestructura de recarga de vehículos eléctricos o la que la reemplace. Además, deberán cumplir con los siguientes elementos:

- Los cargadores deberán instalarse bajo techo[2], evitando la caída directa de lluvia o cualquier otro líquido que pueda afectar el normal funcionamiento y que proteja tanto a los operadores como a la zona de los buses que contiene los enchufes de carga.
- Los cargadores deben cumplir con el estándar "CCS-2" (*CCS, Combined Charging System*) también conocido como Conector Combinado 2 o "CCS combo 2" y sus interfaces deberán permitir a lo menos la carga a través de corriente continua (DC) (conector configuración FF, según lo establecido en el pliego normativo RIC N°15, actualizado a través de la Resolución Exenta N°23.900, de 2024, de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles). Para los sistemas de recarga de vehículos eléctricos por inducción y/o a través de pantógrafo, no es aplicable el pliego normativo RIC N° 15, en estos sistemas la Superintendencia emitirá una instrucción general donde establecerá los requisitos de seguridad que deberá cumplir.
- Para el caso de buses con baterías de carga lenta, la potencia de los cargadores debe permitir realizar una carga de la batería del bus al cien por ciento (100%) de su estado de carga (SOC-*State of Charge*) en un tiempo máximo de cinco (5) horas.
- Los cargadores deben contar con dispositivos de protección y de corte de energía eléctrica de seguridad accionables fácilmente en caso de emergencias (se exige botón de emergencia).
- Deberán estar autorizados por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, según el punto 16.1 del pliego normativo RIC N°15, actualizado a través de la Resolución Exenta N°23.900, ya citada, si corresponde a un sistema de recarga por inducción y/o a través de pantógrafos, no es aplicable el pliego normativo RIC N° 15, en estos sistemas la Superintendencia emitirá una instrucción general donde establecerá los requisitos de seguridad que deberá cumplir.

D.2 Requisitos del Sistema Inteligente de Gestión de Carga

Cada terminal de buses eléctricos deberá contar con un sistema centralizado de gestión inteligente de carga, compuesto por *hardware, software*, comunicaciones y/o conjuntos de aplicaciones informáticas que permitan:

- Administrar la carga de las baterías, balanceando la carga entre los distintos buses conectados al sistema en función del Estado de Carga (SOC, por su sigla en inglés) y de la optimización de los requerimientos de potencia solicitada a la red, permitiendo además la priorización manual.
- Configurar límites de demanda máxima.
- Evitar impactos negativos en la red de distribución eléctrica.
- Gestionar el funcionamiento de los sistemas de respaldo de energía.
- Registro de la demanda de energía por cargador y a nivel agregado de instalación.
- Gestionar información que incorpore indicadores de eficiencia entre la gestión de carga y la gestión de flota.

Por otra parte, se deberán registrar los datos de las sesiones de carga de cada uno de los buses, con el fin de obtener información relacionada con el Estado de Salud (SOH, por su sigla en inglés) de las baterías, por ejemplo:

- Profundidad de Descarga (DoD), para cada bus, asociado a la fecha y hora.

[2] Esta exigencia sólo resulta aplicable en los casos que, en atención a las condiciones medio ambientales y de entorno existentes, resulten insuficientes las medidas de protección contra el agua con las que cuenten las propias instalaciones de carga, así como para su manipulación segura. En efecto, de conformidad a las normas establecidas por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, no es obligatorio instalar bajo techo dicha infraestructura, salvo que esto se requiera luego de los análisis efectuados por el correspondiente proyectista, de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 15.7.2 del Pliego Técnico RIC N°15 del Reglamento de Seguridad de Instalaciones de Consumo de Energía Eléctrica y en el Decreto Supremo N°8, de 2019, del Ministerio de Energía, que aprueba reglamento de seguridad de las instalaciones de consumo de energía eléctrica.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

- Estado de Carga (SOC) al inicio y al término de la sesión de carga, para cada bus, asociado a la fecha y hora.
- Temperatura de las celdas y del pack de baterías al inicio y al término de la sesión de carga, para cada bus, asociado a la fecha y hora.
- Información de alertas y fallas.

El Sistema de gestión de carga debe estar compuesto por los siguientes módulos:

- *Head End System* (HES): Sistema centralizado que permite el control y gestión de los distintos componentes del sistema de gestión de carga. Entre las funciones que realiza el HES se encuentra la gestión de los distintos componentes y la gestión centralizada de los datos del sistema, entre otras.
- Base de Datos: Repositorio en el cual se registran todos los datos, alarmas, registros y, en general, toda la información de campo recopilada por el HES. Dicho sistema sólo puede ser intervenido por el HES, sin que puedan acceder a ella otras aplicaciones o sistemas.

El sistema de gestión de carga deberá ser capaz de almacenar la información por un periodo mínimo de cuatro (4) años. Esta información deberá estar disponible en una plataforma informática en línea, accesible para el MTT vía dispositivos móviles con distintos niveles de usuarios, y ser entregada al MTT a su requerimiento, en las modalidades y formatos que el MTT establezca. Además, deberá contar con una interfaz que permita la integración con otros sistemas informáticos que implemente el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

D.3 Sistema de Monitoreo y Soporte Remoto de los Cargadores

Los cargadores deberán ser supervisados por un sistema de monitoreo que permita detectar alarmas, efectuar diagnósticos y ejecutar acciones de manera remota (como por ejemplo el reseteo de los cargadores) a fin de mantener la disponibilidad operacional de los cargadores y evitar impactos en la continuidad operativa de los servicios de transporte.

Los cargadores deberán contar con un sistema de envío de información -sobre cada uno de sus estados- para que esta pueda ser integrada a la Plataforma de interoperabilidad de los sistemas de recarga de vehículos eléctricos administrada por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles.

D.4 Sistema de Monitoreo y del Estado de Salud (SOH) de las Baterías

El Concesionario deberá disponer de un Sistema de Monitoreo y Diagnóstico de las baterías de cada bus eléctrico perteneciente a su flota, que permita dar seguimiento al estado de carga de las baterías (SOC), a su deterioro medido a través del estado de salud de las baterías (SOH) y que permita además pronosticar los requerimientos de mantención de las mismas.

D.5 Sistema de Respaldo de Emergencia

Los dispositivos de maniobra que se instalen en un tablero de transferencia deberán contar con operación automática y manual, fabricados en conformidad con lo definido en las Normas IEC 61439-1:2020, *Low-voltage switchgear and controlgear assemblies – Part 1: General rules*; e IEC 61439-2:2020, *Low-voltage switchgear and controlgear assemblies – Part 2: Power switchgear and controlgear assemblies*, según corresponda.

E. DE LAS MODIFICACIONES AL APÉNDICE

Este Apéndice podrá modificarse de común acuerdo entre las partes, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 11.6 del contrato de concesión, o cuando corresponda, por aplicación de lo dispuesto en las cláusulas 2.1.5. u 11.1. del mismo instrumento.

APÉNDICE N°12: TERMINALES Y ZONAS DE PAGO EXTRA-VEHICULAR

Índice

A. TERMINALES 2
A.1 De los terminales dispuestos por el MTT 2
A.1.1 Obligación de suscribir los contratos para la provisión de terminales 2
A.1.2 Obligación de implementación y operación 2
A.1.3 Obligación de mantención y conservación 2
A.2 Terminales Multioperador 3
A.2.1 Existencia de áreas exclusivas y de otras comunes. 3
A.2.2 Administración externa de las áreas y bienes comunes. 4
A.2.3 Contribución en los gastos. 5
A.2.4 Protocolo Interno de Funcionamiento del terminal multioperador. 5
A.3 De los terminales adicionales 6
B. PUNTOS PARA REGULAR LA FRECUENCIA DE LOS SERVICIOS 6
C. ZONAS DE PAGO EXTRA-VEHICULAR 7
D. SOBRE LA INSTALACIÓN DE LAS ZONAS PAGAS 8
D.1 Operación 8
D.2 Mantención y Limpieza 10
E. DEL EQUIPAMIENTO TECNOLÓGICO PARA LAS ZONAS DE PAGO EXTRA-VEHICULAR 10
E.1 Otros aspectos 10
F. SANCIONES 11
G. DE LAS MODIFICACIONES AL APÉNDICE 11

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

A. TERMINALES

A.1 De los terminales dispuestos por el MTT

A.1.1 Obligación de suscribir los contratos para la provisión de terminales

El Concesionario deberá suscribir los contratos de comodato que el Ministerio le instruya, de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 4.4.2.1 del contrato y, en consecuencia, quedará sujeto a los derechos y obligaciones establecidos en dichos contratos. El formato estándar de estos documentos se encuentra contenido en el Apéndice N°9 del contrato de concesión.

A.1.2 Obligación de implementación y operación

Es obligación del Concesionario implementar y poner en funcionamiento, a su entero cargo, costo y responsabilidad, los terminales a que se refiere la cláusula 4.4.2.1 del contrato y que se individualizan en la ficha técnica del mismo, a efectos de prestar los servicios de transporte de acuerdo con el Programa de Operación.

La obligación de implementación y operación comprende, entre otras cosas, lo siguiente:

(i) Obligaciones relacionadas con la infraestructura de carga: El Concesionario deberá implementar en los terminales que corresponda, la infraestructura necesaria para cargar energía y/o combustible, adecuar las instalaciones y/o realizar las mejoras que le permitan operar correctamente los servicios de la respectiva Unidad. Todo ello, de conformidad a lo dispuesto en el contrato, en los Apéndices N°11 y N°13, y en el presente instrumento.

(ii) Obligaciones relacionadas al equipamiento tecnológico: El Concesionario deberá considerar que los terminales deberán albergar el equipamiento necesario para permitir la recolección y transmisión de la información relativa al medio de acceso a los servicios de transporte, de conformidad con lo establecido en el Apéndice N°5 del contrato de concesión, el que será provisto por el respectivo Prestador de Servicios Complementarios. En este sentido, el Concesionario deberá permitir que el Prestador de Servicios Complementarios acceda a los terminales y habilite la infraestructura y servicios de comunicaciones necesarios para llevar a cabo sus funciones.

(iii) Obligaciones relacionadas a la disposición de espacio para regulación: el Concesionario deberá disponer de espacios en sus terminales destinados para la regulación de servicios de otros Concesionarios en los casos indicados en sus respectivos Programas de Operación, los que serán determinados en los procesos de elaboración del Programa de Operación, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°3.

Los terminales deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa vigente.

Las reglas especiales aplicables a los terminales multioperador se regulan en el apartado A.2 de este instrumento.

A.1.3 Obligación de mantención y conservación

El Concesionario deberá mantener los terminales en correcto estado de conservación. En este sentido, el Concesionario se obliga a mantener en buen estado físico y funcional la infraestructura, instalaciones y equipamientos existentes en cada inmueble, de manera que se mantengan en óptimas condiciones de seguridad y operación. Lo anterior, cumpliendo de forma permanente con los reglamentos y demás disposiciones municipales y sanitarias que permitan la operación y funcionamiento de un terminal.

Cabe señalar que, todos los terminales deberán contemplar servicios higiénicos y vestidores separados para hombres y mujeres, así como instalaciones o espacios habilitados para el descanso y alimentación del personal, de acuerdo a lo descrito en el Apéndice N°8 del contrato, con apego estricto a la normativa existente durante la prestación de los servicios.

La obligación de mantención y conservación comprende, entre otras cosas, lo siguiente:

(i) **Obligaciones relacionadas con la infraestructura de carga.** El Concesionario se obliga a mantener la infraestructura de carga de energía y/o combustible, cumpliendo con la normativa vigente para esta materia, así como con las recomendaciones que haga el fabricante y los estándares generales de la industria.

(ii) **Obligaciones relacionadas con los gastos del terminal**. Serán de exclusivo cargo y costo del Concesionario todos aquellos gastos que sean necesarios para el correcto funcionamiento del terminal, incluyéndose en éstos los correspondientes a suministro de servicios, tales como, electricidad, agua, gas, etc., así como los impuestos territoriales de los inmuebles, de conformidad a lo dispuesto en los contratos de comodato contenidos en el Apéndice N°9 del contrato.

(iii) **Obligaciones relacionadas con daños y reparaciones**. Será obligación del Concesionario, vigilar permanentemente el estado de las construcciones y de realizar en forma oportuna y a su entero costo, todas las reparaciones necesarias para la debida conservación, mantención y buen funcionamiento del terminal. De esta manera, todo daño ocurrido a la infraestructura, instalaciones y equipamiento, producto de la construcción o explotación deberá ser reparado por el Concesionario.

(iv) **Seguros**. Desde la fecha de entrega de los inmuebles y hasta la restitución de los mismos, el Concesionario deberá contratar y mantener una póliza de seguro por cada terminal que lo cubra en su totalidad, incluyendo sus edificios, construcciones, instalaciones, pavimentos y cierros, contra todo riesgo normal y asegurable que pudiere afectarle, considerando incendio y sus adicionales, en especial daños materiales originados como consecuencia de un sismo o provocados por aeronaves, vehículos motorizados, roturas de cañería, huelga o desorden popular, viento, filtración, inundación, avalanchas, aluviones, deslizamientos de tierra, explosión, remoción de escombros, colapso de edificios, u otro tipo de daño similar.

(v) **Otras obligaciones.** También serán de cargo del Concesionario todas las obligaciones correspondientes a la Administración Externa del Terminal, establecidas en el apartado A.2.2 de este instrumento, como asimismo aquellas relativas a las reparaciones y mantenciones que sean necesarias para mantener el inmueble en estado apto de servir al fin para el cual se entrega, así como para restituirlo en el estado en que se le entrega una vez expirada la concesión.

A.2 Terminales Multioperador

El Concesionario declara conocer, aceptar y cumplir, según sea el caso, con todas y cada una de las siguientes reglas básicas aplicables a los terminales multioperador:

A.2.1 Existencia de áreas exclusivas y de otras comunes.

Los terminales multioperador considerarán un área exclusiva para el Concesionario -cuya superficie se indica en la ficha técnica-, y otras áreas y bienes de uso común.

Para estos efectos, se entenderá por área común las vías de circulación de los buses para ingresar y salir del terminal, otros accesos al recinto, zonas de seguridad, la caseta de los guardias, los baños, los jardines, el empalme eléctrico, la conexión de agua potable y todas las obras de contención de las aguas lluvias, y cualquier otra área cuyo uso común sea indispensable para la correcta operación de los servicios. Lo anterior, quedará sujeto a la

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

distribución de las áreas y bienes de uso común que conste en el *layout* de cada uno los terminales multioperador.

A.2.2 Administración externa de las áreas y bienes comunes.

Las áreas y bienes comunes deberán ser administradas por un tercero (en adelante, Administración Externa del Terminal), designado previa licitación o de común acuerdo entre los Operadores de Buses que operen en el terminal multioperador.

La Administración Externa del Terminal deberá ser contratada con una anticipación de al menos diez (10) días hábiles al inicio de la operación del terminal o en el plazo que establezca el MTT. El Concesionario será el único responsable ante el Ministerio del cumplimiento de las tareas que competen a la Administración Externa del Terminal.

Corresponderá a la Administración Externa del Terminal:

(i) Hacerse cargo y asumir la responsabilidad por el cuidado, mantención y conservación de los espacios y bienes comunes. Para ello debe contratar el personal necesario para esta labor y adquirir los insumos necesarios para mantener el cuidado, orden y limpieza de los espacios comunes.

(ii) Presentar un plan anual de mantenimiento e inversiones programadas para el terminal multioperador, que cumpla con las exigencias y obligaciones establecidas en este apéndice.

(iii) Tomar las acciones de contingencia que sean necesarias para mitigar los daños que observe.

(iv) Pagar las cuentas del terminal multioperador, asociadas a suministros de servicios, tales como electricidad, agua, gas e impuestos territoriales, entre otros aspectos.

(v) Presentar un catastro mensual del estado del terminal multioperador, relacionado con pavimentos, demarcaciones, jardines, oficinas, baños, entre otros.

(vi) Presentar un plan de procedimiento anual de seguridad que será revisado y aprobado por los Operadores de Buses correspondientes.

(vii) Actuar coordinadamente con los respectivos Comités Paritarios de Higiene y Seguridad de los Operadores de Buses.

(viii) Hacerse cargo del manejo y retiro de residuos.

(ix) Velar por el cumplimiento de las disposiciones del Protocolo Interno de Funcionamiento del Terminal.

(x) Planificar, dirigir y controlar las actividades del terminal multioperador para asegurar la continuidad de servicio.

(xi) Establecer un procedimiento de emergencias con el fin de responder adecuadamente a las contingencias que se presenten, el cual debe contemplar la coordinación con todos los organismos, personal y Operadores de Buses que se vean involucrados en estas circunstancias.

(xii) Contribuir a dar solución a las controversias y conflictos que se puedan producir con ocasión del uso de los espacios comunes.

La Administración Externa del Terminal no podrá:

(i) Inmiscuirse en ningún aspecto interno de los Operadores de Buses.

(ii) Inmiscuirse en las relaciones laborales de los Operadores de Buses y prestadores de servicio.

(iii) Dar órdenes directas a los trabajadores de los Operadores de Buses.

Los Operadores de Buses respectivos podrán de común acuerdo complementar estas exigencias o establecer otras adicionales.

A.2.3 Contribución en los gastos.

Los Operadores de Buses que comparten un terminal multioperador deberán contribuir, en la misma proporción que le fuere asignada en el *layout*, a solventar los gastos en que se incurra por el cuidado y mantención de las áreas y bienes comunes del terminal.

A.2.4 Protocolo Interno de Funcionamiento del terminal multioperador.

El Concesionario deberá suscribir, en conjunto con los Operadores de Buses con los que comparta un terminal multioperador, un protocolo o reglamento interno que regule todos aquellos aspectos relativos al uso, conservación y explotación del terminal multioperador.

Sin perjuicio de las demás disposiciones que pudieren acordar los Operadores de Buses respectivos, el reglamento deberá regular los siguientes aspectos:

(i) **Objeto**. El instrumento deberá establecer que su objeto es regular todos aquellos aspectos relativos al uso, conservación y explotación del terminal multioperador.

(ii) **Regulación de las áreas comunes**. El protocolo deberá establecer las siguientes obligaciones:
- En el área común sólo podrán circular los vehículos y buses de los Operadores de Buses respectivos y los vehículos especialmente autorizados al efecto por la Administración Externa del Terminal.
- Será deber de Operadores de Buses respectivos velar por el cuidado y mantenimiento de las áreas comunes.
- En las áreas comunes los Operadores de Buses respectivos y sus trabajadores deberán comportarse de manera adecuada y responsable con el entorno, observando siempre una conducta diligente y respetuosa con todos los agentes que interactúen en dicho espacio.
- En caso de que exista cualquier dificultad de tipo operacional, de tránsito, conductual, el trabajador involucrado deberá dirigirse a su jefe directo con el objetivo que éste represente el problema ante la Administración Externa del Terminal.

(iii) **Normas de tránsito interno**. El instrumento que definan los Operadores de Buses respectivos deberá regular:
- El sentido de circulación de los vehículos: unidireccional o bidireccional, y en este último caso determinar el lado de circulación.
- Velocidad máxima de circulación.
- Sentido de tránsito de las vías perimetrales.
- Los accesos y demás vehículos autorizados al recinto. Uno de los accesos deberá estar destinado exclusivamente a la salida de los buses y demás vehículos autorizados.
- La obligación de cada Operador de Buses y de sus trabajadores y subcontratistas de respetar las velocidades máximas permitidas y el sentido de tránsito establecido, como también todas las señales de tránsito y de advertencia que se instalen en el recinto.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

(iv) **Seguridad**. El protocolo deberá contemplar la obligación de los Operadores de Buses de desarrollar un Manual de Procedimientos de Seguridad. El Manual será revisado y actualizado, según sea apropiado. El Manual de Procedimientos de Seguridad comprenderá lo siguiente:

- Obligación de dar cumplimiento con lo dispuesto por la ley y las reglamentaciones respecto a las condiciones laborales en Chile.
- Obligación de cumplir con las normas de salud y seguridad ocupacional en las áreas de trabajo.
- Obligación de establecer y observar un calendario regular para inspecciones de seguridad de los establecimientos, equipos, prácticas y procedimientos laborales.
- Obligación de instruir al personal en todos los procedimientos de seguridad relacionados con la realización de sus deberes.
- Procedimientos para asegurar una investigación oportuna y efectiva, y registro de la información de los accidentes e incidentes dentro del terminal multioperador.

(v) **Mantención del terreno y áreas verdes**. El instrumento que se suscriba deberá considerar que será deber de los Operadores de Buses respectivos desarrollar e implementar un programa de mantención de los terrenos existentes en una forma estéticamente agradable y que brinde la posibilidad de mejorar la imagen del terminal, que contemple la reparación y mantención de las áreas verdes sobre la base de un programa de prioridades.

(vi) **Retiro de residuos**. Deberá establecerse que la extracción de residuos estará a cargo de la Administración Externa del Terminal, quien velará por el cumplimiento de esta obligación y establecerá la periodicidad con que deba ejecutarse.

(vii) **Mantenimiento de las instalaciones propias**. Se deberá considerar como obligación de cada Operador de Buses el cuidado y mantenimiento de sus propias instalaciones y de que éstas cumplan con las exigencias previstas en este apéndice. Los costos en que se incurra en la mantención y reparación serán de cuenta y costo del correspondiente Operador de Buses.

(viii) **Daños**. El instrumento que se suscriba deberá establecer que los daños generados por los Operadores de Buses, sus trabajadores o personal que bajo su responsabilidad tenga acceso al terminal, ya sea en espacios comunes o en las zonas destinadas a otros operadores, deberán ser reparadas por el Operador de Buses respectivo, a su entero costo.

A.3 De los terminales adicionales

En los terminales adicionales del Concesionario regirán las obligaciones dispuestas en la cláusula 4.4.2.2 del contrato de concesión y en los apartados A.1.2 y A.1.3 de este instrumento.

B. PUNTOS PARA REGULAR LA FRECUENCIA DE LOS SERVICIOS

El Concesionario deberá contar con las ubicaciones que le permitan regular la frecuencia de los buses en cada servicio contenido en la Unidad de Servicios asignada, obligándose a tener la cantidad necesaria para la correcta operación de los servicios, debiendo cumplir con las autorizaciones correspondientes para el uso de cada ubicación -si son requeridas-, y con la normativa laboral, de seguridad social y sanitaria correspondiente, y las instrucciones que el Ministerio dicte al efecto.

El Concesionario será responsable de gestionar, obtener y solventar ante los organismos competentes, la totalidad de los permisos, autorizaciones y pago de derechos -en caso de que correspondan- necesarios para la intervención de los diferentes puntos, ya sean en el espacio público o privado. Toda dificultad y/o complicación en la obtención de estos permisos o autorizaciones será de entera responsabilidad y cargo del Concesionario.

Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá disponer de ciertos puntos que el Concesionario deberá utilizar para regular frecuencia, que cuenten con infraestructura destinada para estos efectos y que se instruirán en el Programa de Operación.

El Concesionario deberá velar porque se dé un buen trato al personal que trabaje en estas ubicaciones, considerando el acceso a servicios sanitarios y áreas de descanso, a través de su implementación en cada uno de los puntos identificados, o a través de las alternativas que proponga para dicho objeto. Asimismo, el Concesionario, de conformidad al principio de operación responsable de la empresa, deberá velar porque se respete a las personas y al medio ambiente, considerando el impacto que el transporte público de pasajeros tiene en el entorno de una comunidad. Cualquier infraestructura o mobiliario urbano ubicado en el espacio público deberá considerar las instrucciones que el Ministerio dicte al efecto.

C. ZONAS DE PAGO EXTRA-VEHICULAR

Todas las zonas de pago extra-vehicular - comúnmente llamadas zonas pagas-, ya sean obligatorias o adicionales, que implemente, opere y mantenga el Concesionario deberán cautelar que se ofrezcan espacios de espera amables y seguros en los respectivos puntos de parada, reduciendo los niveles de congestión de personas en los puntos de mayor demanda, mejorando el control de acceso a los buses y brindando información clara y actualizada a la persona usuaria. Asimismo, toda zona de pago extra-vehicular implementada deberá considerar los lineamientos vigentes para esta materia entregados por el MTT, así como lo señalado en la última versión aprobada disponible del Manual de Normas Gráficas para el Sistema de Transporte Público Metropolitano.

Existen dos tipos de ZP obligatorias ($ZP_{obligatorias}$):

(i) Las definitivas, esto es, aquellas que presentan una infraestructura fija, compuesta por refugios, cierres perimetrales y otros elementos, buscando una inserción urbana lo más transparente posible, pero que, a su vez, brinde protección, iluminación, sombra y mayor comodidad a las personas usuaria (por ejemplo, zonas pagas en estaciones de metro intermodal). Este tipo de zona paga considera, en lo posible, el empleo de torniquetes para el control de pago, y otros componentes tecnológicos para atender servicios y necesidades de información de las personas usuarias.

(ii) Las móviles, que son aquellas confinadas por medio de pedestales y un cierre de cinta doble, similar a los ordenadores de fila utilizados en los bancos. Estos pedestales y cintas van sobrepuestos en el espacio público, donde deben ser instalados para permitir la operación, y desinstalados al terminar ésta. Además, considerar toldo de marca sobre la zona de acceso y ubicación de validadores para el pago extra-vehicular, cuando corresponda.

Asimismo, existen las Zonas Pagas Adicionales ($ZP_{adicionales}$), esto es, aquellas que, en el marco de las actividades conexas referidas en la cláusula 1.2.2 del contrato, el Concesionario podrá implementar, operar, mantener y/o explotar infraestructura para el Sistema de Transporte Público Metropolitano.

Cabe agregar que el Concesionario deberá gestionar, obtener y solventar, ante los organismos competentes, la totalidad de los permisos, autorizaciones y pago de derechos -en caso de que correspondan- necesarios para la intervención de los diferentes puntos de parada u otros. Toda demora en la obtención de estos permisos o autorizaciones será de entera responsabilidad y cargo del Concesionario.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

D. SOBRE LA INSTALACIÓN DE LAS ZONAS PAGAS

Cada zona de pago extra-vehicular que implemente el Concesionario deberá cumplir con un conjunto de elementos mínimos, con el objeto de asegurar la prestación efectiva de los servicios.

Particularmente, para la implementación de las zonas de pago extra-vehicular móviles, el Concesionario deberá:

(i) Confinar los puntos de parada por medio de pedestales y un cierre de cinta doble, similar a los ordenadores de filas de personas. Los pedestales y cintas deben ir sobrepuestos en el espacio público, donde deben ser instalados para permitir la operación, y luego ser desinstalados al terminar ésta. Los pedestales y cintas se pueden usar en forma complementaria al confinamiento fijo, en caso de que exista, manteniendo el estándar informado oportunamente por el MTT, con el fin de que las personas usuarias puedan reconocer la zona de pago extra-vehicular fácilmente. Se podrá modificar el estándar de la cinta por solicitud del Ministerio y en la medida que no aumente los costos de operación de la Zonas Pagas.

(ii) Instalar la zona paga móvil en andenes con y sin refugio, los que podrán ser de distintos tipos.

(iii) Disponer del equipamiento necesario para que las personas usuarias paguen la tarifa, el que será suministrado por el Proveedor de Servicios Tecnológicos que señale el Ministerio, considerando lo señalado en el apartado C.4 del presente instrumento.

(iv) Disponer, si así lo estima conveniente, de otras herramientas tecnológicas de apoyo que el Proveedor de Servicios Tecnológicos (PST) ofrezca, previa autorización del Ministerio, con el fin de beneficiar la operación de la misma y la información que se entrega en la zona paga a las personas usuarias.

(v) Implementar un estándar homogéneo en todas las zonas de pago extra-vehicular que opere e implemente, para que las personas usuarias las puedan reconocer fácilmente.

Con todo, para cada zona de pago extra-vehicular móvil a implementar, no se aceptarán cierres con materiales precarios, como hilos o cordeles, que puedan atentar contra la seguridad de las personas usuarias y que no cumplan con las especificaciones definidas en el presente apartado.

Asimismo, toda zona de pago extra-vehicular implementada deberá asegurar la accesibilidad universal de las personas usuarias, entendiéndola como aquella condición que deben cumplir los distintos elementos que componen el Sistema, para que estos sean comprensibles y utilizables por todas las personas bajo condiciones de seguridad, movilidad, comodidad y pudiendo ser utilizadas de forma autónoma.

D.1 Operación

Durante la operación de las zonas pagas, el Concesionario deberá prestar los servicios y tareas que a continuación se describen, además de considerar lo dispuesto en el Apéndice N°10:

(i) Una vez iniciada la operación en la zona de pago extra-vehicular se deberá informar al DTPM el estado de la infraestructura pública colindante cuando existan daños que impidan la normal operación de ésta.

(ii) Contar con personal de apoyo en terreno para la correcta prestación de los servicios en las zonas pagas estipuladas en el Programa de Operación, de conformidad a lo señalado en el Apéndice N°8.

(iii) Desplegar la gestión y logística necesarias para asegurar la correcta operación en cada zona de pago extra-vehicular y la instalación de validadores en correcto estado de funcionamiento, considerando su retiro y traslado desde el Proveedor de Servicios Tecnológicos a cada zona paga y, posteriormente, la devolución al mismo para la descarga de validaciones, en caso de ser necesario, de acuerdo con lo que indique el Apéndice N°5 del Contrato de Concesión y el contrato a suscribir con el Proveedor de Servicios Tecnológicos, contenido en el Apéndice N°9 del Contrato.

(iv) Será responsabilidad del Concesionario ejecutar, para cada jornada de operaciones, el traslado, instalación/desinstalación en cada zona de pago extra-vehicular y el almacenamiento de los validadores. La obligación del Concesionario abarca la responsabilidad material de los validadores y también de la información almacenada en ellos.

(v) Realizar la gestión de todas las personas y los recursos necesarios, para garantizar la operación, continuidad del servicio y las labores de mantenimiento.

(vi) El Concesionario antes de iniciar la operación de la zona paga deberá revisar que todos los validadores asignados a cada zona paga cuenten con la identificación correspondiente a su Unidad de Servicios y al identificador asignado a esa zona paga.

(vii) Velar por la correcta instalación del equipamiento para facilitar el pago de la tarifa y también, considerar lo necesario para mantener el área iluminada, en caso de que sea necesario.

(viii) Mantener en buenas condiciones el equipamiento tecnológico dispuesto en los terminales y las zonas pagas, así como todos aquellos elementos necesarios para el correcto funcionamiento de los servicios, de conformidad a lo estipulado en el apartado C.4 del presente apéndice.

(ix) Operar íntegramente las zonas pagas en los horarios definidos en el Programa de Operación, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°3.

(x) Supervisar y facilitar el pago extra-vehicular durante el horario de operación de cada zona paga.

(xi) Realizar acciones preventivas que permitan controlar intentos de evasión por parte de las personas usuarias en los horarios de operación de cada zona de pago extra-vehicular.

(xii) Disponer y entregar información y orientación clara y completa para atender las dudas planteadas por las personas usuarias respecto de la operación o cambios en el Sistema de Transporte Público Metropolitano en su conjunto.

(xiii) Brindar un trato amable para que las personas usuarias tengan una experiencia agradable de espera de los servicios.

(xiv) Recibir, almacenar y distribuir material impreso informativo destinado a las personas usuarias en las zonas de pago extra-vehicular, cuando el Ministerio así lo requiera.

(xv) Terminada la jornada estipulada en el Programa de Operación, el personal de apoyo en terreno deberá suspender las operaciones, retirar los validadores y, eventualmente, otros componentes o activos que puedan sufrir daños por actos de vandalismo o robos en las zonas de pago extra-vehicular.

DIRECCION DE PRESUPUESTOS
SECTOR
PASIVOS
CONTINGENTES Y
CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

El MTT, a través del Administrador de Contrato, podrá solicitar la entrega de un informe periódico que contenga la nómina de zonas de pago extra-vehicular operadas, informando el horario de su inicio y término de operación, el nombre del personal de apoyo en terreno que trabajó en cada jornada, y una descripción sobre el desarrollo de la operación. Lo anterior, en el marco de lo dispuesto en la cláusula 8.1 del contrato de concesión.

Durante la vigencia del contrato de concesión, cualquier modificación que el Concesionario requiera de las condiciones de operación de las zonas de pago extra-vehicular acordadas como, por ejemplo, la modificación de su ubicación o extensión del horario deberá ser solicitada previamente al Administrador de Contrato y aprobada por el Ministerio, de conformidad a lo establecido en el Apéndice N°10.

D.2 Mantención y Limpieza

En relación a las labores de mantenimiento rutinario de la infraestructura y de los componentes -incluidos los tecnológicos- que se habiliten en las zonas de pago extra-vehicular, el Concesionario deberá:

(i) Ejecutar las labores diarias y permanentes de aseo, limpieza y retiro de basura existentes en la zona paga, en su punto de parada y su área de influencia respectivos.

(ii) Reparar o reponer las partes, piezas o componentes físicos dañados, de aquellos elementos dispuestos por el Concesionario.

E. DEL EQUIPAMIENTO TECNOLÓGICO PARA LAS ZONAS DE PAGO EXTRA-VEHICULAR

Inicialmente, se considera un mínimo de dos (2) validadores por zona paga. Cada uno de estos equipos será provisto por el Proveedor de Servicios Tecnológicos, lo que incluye el validador, y su sistema de carga y energización.

Los validadores del Proveedor de Servicios Tecnológicos incorporan tecnología de comunicaciones que permite la descarga remota de las transacciones, por lo cual, el retiro y entrega de equipamiento desde el Proveedor señalado está sujeto a eventualidades, o entregas de equipamiento para su mantención preventiva.

El Proveedor de Servicios Tecnológicos debe realizar el mantenimiento preventivo al validador una vez por semestre. Además, se hará entrega de un sistema para la recarga de baterías, cuya cantidad dependerá de la cantidad de validadores que el Concesionario tenga en operación. Es obligación del Concesionario entregar los validadores al Proveedor de Servicios Tecnológicos para la realización del mantenimiento preventivo, de conformidad a lo dispuesto en el contrato con el Proveedor de Servicios Tecnológicos, y será obligación del Proveedor de Servicios Tecnológicos entregar otro validador en reemplazo, con el fin de no perjudicar la operación. Asimismo, dependiendo del tipo de validador que se utilice en la zona de pago extra-vehicular, se deberá disponer una fuente de suministro de energía eléctrica.

Asimismo, será obligación del Concesionario efectuar las tareas asociadas a la recarga de las baterías, cumpliendo los procedimientos entregados por el Proveedor de Servicios Tecnológicos, con el objeto de cautelar la vida útil de éstas.

Finalmente, el Concesionario deberá cumplir con lo estipulado en el Apéndice N°5 y en el contrato que deba suscribir con el Proveedor de Servicios Tecnológicos.

E.1 Otros aspectos

(i) **Requerimientos adicionales**: el Concesionario, puede:

- Realizar requerimientos de validadores para nuevas zonas pagas
- Solicitar la incorporación de nuevos validadores en una zona paga existente
- Solicitar la disminución de validadores en zonas pagas existentes

Lo anterior deberá ser informado al MTT y al Proveedor de Servicios Tecnológicos con al menos siete (7) días de antelación a la implementación del ajuste.

(ii) **Retiro de equipamiento de zonas pagas:** previo al inicio de la operación de las zonas pagas, el personal del Concesionario deberá retirar el equipamiento desde el Proveedor de Servicios Tecnológicos. El Concesionario deberá enviar una lista con los nombres y RUT del personal autorizado para el retiro del equipamiento. El retiro del equipamiento de las zonas pagas quedará sujeto a la firma de la documentación correspondiente.

Desde el momento de la entrega y firma de la documentación correspondiente, el equipamiento de las zonas pagas pasa a custodia y cuidado del personal del Concesionario o quien lo represente.

(iii) **En caso de anomalías en su funcionamiento**: si el equipamiento de zonas pagas presentara anomalías en su funcionamiento, el Concesionario deberá entregarlo al Proveedor de Servicios Tecnológicos según lo señalado en el correspondiente instrumento jurídico, notificando de manera paralela al DTPM.

F. SANCIONES

El incumplimiento total o parcial de las obligaciones que el presente Apéndice impone al Concesionario podrá ser sancionada de conformidad a lo dispuesto en el Apéndice N°7.

G. DE LAS MODIFICACIONES AL APÉNDICE

Este Apéndice podrá modificarse de común acuerdo entre las partes, de acuerdo a lo dispuesto en la cláusula 11.6 del contrato de concesión, o cuando corresponda, por aplicación de lo dispuesto en las cláusulas 2.1.5 u 11.1 del mismo instrumento.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR
PASIVOS
CONTINGENTES Y
CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

APÉNDICE N°13: DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO INFRAESTRUCTURA DE CARGA

Según lo dispuesto en la cláusula 3.2.3.5 del contrato, la descripción del proyecto de infraestructura de carga de combustible y/o energía, para cada uno de los terminales que corresponda, deberá ser informada al Ministerio en un plazo de veinte (20) días hábiles contados desde la entrada en vigencia del contrato y deberá considerar, según corresponda, los siguientes aspectos.

A. ASPECTOS GENERALES DEL PROYECTO

(i) Descripción general del proyecto.
(ii) Tipo de combustible/energía.
(iii) Número de cargadores/surtidores.
(iv) *Layout* de cargadores.
(v) Descripción de obras civiles y montajes a implementar.
(vi) Hitos principales del proyecto, en un cronograma desagregado a nivel mensual, incluyendo lo relacionado con la habilitación del suministro eléctrico en los terminales, suscrito por el proveedor del suministro eléctrico, si corresponde.
(vii) Levantamiento de actividades y flujos críticos que pudieran afectar el inicio de la prestación de los servicios.
(viii) Medidas de mitigación ante posibles atrasos e impactos en la puesta en marcha y en la continuidad operacional de los servicios de transporte.

B. DESCRIPCIÓN DE LOS EQUIPOS DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES/ENERGÍA

B.1 Características técnicas de los equipos

(i) Fabricante.
(ii) Modelo.
(iii) Voltaje de entrada (V).
(iv) Corriente de entrada (A).
(v) Frecuencia (Hertz).
(vi) Potencia Nominal (W).
(vii) Nivel de ruido (dB).
(viii) Eficiencia energética del cargador.
(ix) Tiempo Medio entre Fallas (MTBF).
(x) Tiempo Medio de Reparación (MTTR).
(xi) Acreditaciones, mediante los certificados de autorización de producto de cada marca- modelo de los equipos a utilizar y del cumplimiento de Normas.
(xii) Certificación de operación en exteriores.
(xiii) Dispositivos y medidas de protección (incluir certificados de grado de protección IP e IK).

B.2 Soporte técnico de los equipos de suministro

(i) Descripción de los programas de mantención preventiva y acciones de mantención correctivas (manual de mantenimiento de los proveedores de los equipos).
(ii) Entidad responsable de la ejecución de los programas de mantención preventiva y acciones de mantención correctivas.

B.3 Programa de recarga por terminal

(i) Horarios de carga.

DIRECCION DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

(ii) Duración de la carga (hrs/carga X-Y%).
(iii) Descripción de la información registrada en el sistema de carga, por ejemplo:
- Identificación del cargador.
- Identificación del Bus.
- Fecha.
- Hora inicio de carga.

Para buses eléctricos, deberá incluir al menos:
- El Estado de Carga (SOC) inicial de la batería.
- El kilometraje recorrido desde la última carga.
- La hora de inicio y de término de la carga.
- El Estado de carga (SOC) final de la batería.
- La energía suministrada.
- Potencia máxima y potencia mínima de carga en cada proceso.
- El Estado de Salud (SOH) de la batería

B.4 Sistema de Respaldo del suministro de combustibles y energía

(i) Descripción de la solución de respaldo y protocolo para su activación y plan de implementación de sistema de respaldo. El sistema de respaldo debe contar con al menos un 50% de la potencia necesaria -cargadores/SAVE- para asegurar el cumplimiento de los Programas de Operación en caso de fallas en la provisión del suministro de combustible o energía, y cumplir con las exigencias de los fabricantes en relación con los mantenimientos de todos los elementos de la infraestructura de carga, sus sistemas respaldo y de emergencia.
(ii) Tiempo de autonomía.
(iii) Protocolo de activación de mayor autonomía, abastecimiento.
(iv) Reportar al administrador de contrato cada 6 meses o en cada ocasión que implique cambios en los protocolos de emergencia y/o abastecimiento del sistema de respaldo.
(v) Presentar la estrategia y mix tecnológico a incorporar como solución de respaldo. Indicando, si fuera el caso, el tratamiento y uso que se le dará a la segunda vida de las baterías de los Buses Eléctricos.

B.5 Prevención de riesgos

(i) Descripción del programa de prevención de riesgos en el proceso de posicionamiento, conexión, carga y desconexión de los vehículos, así como en los demás riesgos inherentes a la operación, carga y almacenamiento de los vehículos dentro del depósito.

B.6 Otros aspectos aplicables a la infraestructura de carga de suministro eléctrico

(i) Empalme a red eléctrica.
- Potencia máxima requerida para el depósito.
- Perfil horario de la demanda a partir del programa de recarga.

(ii) Sistema de gestión y monitoreo de cargadores: descripción de las características del sistema de gestión de los cargadores y monitoreo de los mismos, que considere al menos, los siguientes componentes:
- Toma de datos en el cargador.
- Transmisión de datos.
- Plataforma de procesamiento, almacenamiento y respaldo de datos.
- Despliegue de la información.
- Sistema de soporte, diagnóstico y restablecimiento remoto de cargadores, con

la posibilidad de administrar potencia.

(iii) Sistema de monitoreo y diagnóstico de las baterías: descripción de las características del sistema de monitoreo y diagnóstico de las baterías de los buses eléctricos incluidos en sus flotas, el cual debe considerar al menos, los siguientes componentes:
- Datos registrados (por ejemplo, Estado de Carga-SOC al inicio y término de la carga, temperatura, Estado de Salud-SOH de las baterías).
- Transmisión de datos.
- Plataforma de procesamiento y respaldo de datos.
- Despliegue de la información.

C. DE LAS MODIFICACIONES AL APÉNDICE

Este Apéndice podrá modificarse de común acuerdo entre las partes, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 11.6 del contrato de concesión, o cuando corresponda por aplicación de lo dispuesto en las cláusulas 2.1.5. u 11.1. del mismo instrumento.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

FICHA TÉCNICA
UNIDAD DE SERVICIOS N°22

A. Parámetros

A.1 Plazo del Contrato = 10 años contados desde el inicio de la operación.[1]

A.2 PPT_0 = 200 CLP

A.3 $PK_{Eléctrico,0}$ = $ 1.359

A.4 $PK_{Diesel,0}$ = $ 1.380

A.5 $Anticipo_T$ = UF 50.000

A.6 Cuotas de Terminales Adicionales (PCT)

Identificación Terminal Adicional	Precio de Cuota por Terminal Adicional en Unidades de Fomento (UF)
N/A	N/A
Total	N/A

A.7 Cuotas de Infraestructura de Carga (CIC)

Identificación de Terminal en que se incluye la infraestructura	Precio de Cuota por Infraestructura de Carga en Unidades de Fomento (UF)
TCUV-42	259,8
Total	259,8

A.8 Gasto Promedio anual en Personal = UF 294.250,4

A.9 Capital Social = CLP 5.179.423.600.-

A.10 Capital Pagado = CLP 1.992.086.000.-

A.11 Garantía Laboral = UF 15.000

A.12 Garantía de Fiel Cumplimiento = UF 180.000

B. Parámetros para la revisión del plazo de la concesión:

B.1 EC_{ICFP1} = 95%

B.2 EC_{ICFP2} = 75%

B.3 $EC_{Certificación}$ = 97%

B.4 EC_{ICA} = 1%

B.5 EC_{IE} = 1%

B.6 EC_{IP} = 1%

B.7 $EC_{Detención}$ = 1%

B.8 $EC_{Evasión}$ = cinco puntos porcentuales (5pp)

C. Índices de referencia

Los valores de referencia para implementar el Mecanismo de Ajuste por Costos (MAC) son los siguientes:

C.1 Índice de Precios al Consumidor (IPC_0) = 106,74

[1] De conformidad a lo dispuesto en las cláusulas 1.1.25, 1.8.2 y 4.1.6 del contrato.

DIRECCION DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

C.2 Índice Nominal de Costos Laborales (ICL_0) = 112,92

C.3 Valor del Dólar Observado (DO_0) = 1.000,76

C.4 Precios del Petróleo ($Diesel_0$) = 888.816

C.5 Ajuste Energía eléctrica ($Electricidad_0$) = $CPI_0 \times DO_0$

C.6 Índice de Precios del Consumidor de los Estados Unidos de América (CPI_0) = 315,66

D. Porcentaje de kilómetros por tecnología de propulsión

D.1.1 $\%km_{Diesel-Bus\ A}$ = 0%

D.1.2 $\%km_{Diesel-Bus\ B}$ = 7%

D.2.1 $\%km_{Eléctrico-Bus\ A}$ = 100%

D.2.2 $\%km_{Eléctrico-Bus\ B}$ = 93%

D.3 $\Delta\%km$ = 4%

E. Límites de modificación del PO

E.1 $\Delta PO1$ = 28.486 km

E.2 $\Delta PO2$ = 42.729 km

E.3 $\Delta PO3$ = 170.917 km

F. Parámetros de Zonas Pagas

F.1 NZP1 = 10%

F.2 NZP2 = 3

G. Parámetros Índice de cumplimiento de Frecuencia y Plazas

X_{ICFP1} = 85%

X_{ICFP2} = 90 %

X_{ICFP3} = 95 %

H. Ponderadores de Cumplimiento de Indicadores

Indicador de Tiempo de Espera (ITE):

A_{ITE} = 4 %

B_{ITE} = 5 %

Indicador de Espera (IE):

X_{IE1} = 80%

X_{IE2} = 87,5%

X_{IE2}^{max} = 87,5%

X_{IE3} = 95%

α = -0,1

β = 0,015

x_0 = 1

Indicador de Puntualidad (IP):

X_{IP1} = 60%
X_{IP2} = 80%
X_{IP2}^{max} = 80%
X_{IP3} = 90%
α_P = 0,02

Indicador de calidad de Atención (ICA):

A_{ICA} = 1%
B_{ICA} = 1,5%
X_{ICA1} = 80%
X_{ICA2} = 90%
X_{ICA2}^{max} = 90%
X_{ICA3} = 95%
α_{ICA} = 70%
β_{ICAc} = 40%
β_{ICAi} = 40%
β_{ICAa} = 20%
V_{ACC}, V_{ACI}, V_{ACA}, y V_{ACT} = 0,75
$\%D_{ACC}$, $\%D_{ACI}$, $\%D_{ACA}$ y $\%D_{ACT}$ = 5%

I. Proveedores de buses nuevos del Concesionario

Proveedor	Bus			N° de buses
	Marca	Modelo	Tipología	
ZEmobility L2 SpA	YUTONG	ZK6128BEVG	B2	69
ZEmobility L2 SpA	YUTONG	ZK6126BEVGBPAL	B2PAL	22

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS · SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES · MINISTERIO DE HACIENDA

J. Descripción de la flota inicial del Concesionario

La flota inicial del Concesionario para la operación de los servicios de la concesión de uso de vías objeto del presente contrato de concesión se describe en la tabla siguiente.

Característica	Categorías		Flota Operativa Base	Flota de Reserva	Flota Soporte
N° de buses	Todos		306	23	-
N° de plazas	Totales		27.871	2.039	-
Según tipología	A1		9	1	-
	A2		-	-	-
	B2		277	20	-
	B2Pal		20	2	-
	C2		-	-	-
Según tecnología de propulsión y norma de emisión	Diésel	Euro VI	41	20	-
	Eléctrico	Eléctrico	265	3	-
Según modalidad de tenencia	Provisión		306	23	-
Según antigüedad	Año RNSTP	2019	59		-
		2023	2		-
		2024	127		-
		2025	50		

El Ministerio, a través del DTPM, podrá autorizar al Concesionario a inscribir en el RNSTP, como parte de la flota inicial, buses distintos a los identificados en la tabla precedente, siempre que éstos sean de similares o mejores características en términos de antigüedad, capacidad de transporte y norma de emisión.

K. Terminales

Concesionario deberá utilizar, administrar, operar y mantener, a lo menos, el tipo y número de terminales que se indica a continuación:

1. Dispuestos por el Ministerio

ID	DIRECCIÓN	COMUNA	SUPERFICIE (m2)
TCUV42	Lo Marcoleta 1620	Quilicura	41.342
TCUV43	Rinconada de Nos Parcela 6A	San Bernardo	29.095

2. Provistos por el Concesionario

DIRECCIÓN	COMUNA	SUPERFICIE (m2)
N/A	N/A	N/A

L. Modificaciones a la Ficha Técnica

La Ficha Técnica solo podrá ajustarse cuando, por aplicación de las modificaciones que determine el Ministerio o que de común acuerdo definan las partes de conformidad a lo dispuesto en el contrato de concesión y sus apéndices, resulte necesario ajustar uno o más de los valores o reglas contenidas en este documento. No obstante lo anterior, el Ministerio podrá, siempre que lo estime necesario, ajustar la ficha técnica para el solo efecto de recoger en ellas los ajustes de costos y valores que resulten de la aplicación del propio contrato y no de una modificación, por ejemplo aquellos provenientes del MAC. En cuyo caso deberá dejarse constancia de la fecha a la que corresponde el ajuste.

Las modificaciones solo producirán efectos desde la total tramitación del acto administrativo que las aprueba.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

2.° NOTIFÍQUESE el presente acto administrativo a los interesados en el proceso de licitación pública para la concesión del uso de las vías de las Unidades de Servicios N[os] 20, 21 y 22, para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses N° LP CUV 001/2025, mediante su publicación en el sitio web www.dtpm.cl, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 3.4.1. de las respectivas bases.

ANÓTESE, PUBLÍQUESE EN EXTRACTO Y EN EL SITIO WEB www.dtpm.cl Y ARCHÍVESE

REPUBLICA DE CHILE
MINISTRO
CHILE
TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

LOUIS DE GRANGE CONCHA
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

REPUBLICA DE CHILE
MINISTRO
MINISTERIO DE HACIENDA

JORGE QUIROZ CASTRO
Ministro de Hacienda

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
DIRECTOR
MINISTERIO DE HACIENDA

NCR/MMR/ASE/JBM/ECI/AAS/AAG

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
DEPTO. DE FINANZAS Y EMP. PUB.
MINISTERIO DE HACIENDA

Dirección de Presupuestos
V° B°
JURIDICO

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECTOR PASIVOS CONTINGENTES Y CONCESIONES
MINISTERIO DE HACIENDA

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
04 JUN 2026
DIGITALIZADO

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
08 JUN 2026
DIGITALIZADO

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
27 JUL 2026
DIGITALIZADO

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
03 AGO 2026
DIGITALIZADO