

APRUEBA PROTOCOLO DE TRANSICIÓN, EN EL MARCO DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE USO DE VÍAS DERIVADOS DE LA LICITACIÓN PÚBLICA PARA LA CONCESIÓN DE LAS UNIDADES DE SERVICIOS N^{OS} 1, 2, 3, 4, 5 Y 6, PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS URBANOS DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS MEDIANTE BUSES, N° LP CUV 001/2019.

VISTOS: 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 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 Decreto Supremo N°71, de 2022, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, que nombra a don Juan Carlos Muñoz Abogabir Ministro de Transportes y Telecomunicaciones; 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°57, de 2019, 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°s 1, 2, 3, 4, 5 y 6, para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses y autoriza llamado a licitación pública, N° LP CUV 001/2019" y sus modificaciones; la Resolución N°43, de 2021, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que adjudica la licitación pública N° LP CUV 001/2019; las Resoluciones Exentas N°s 1144, 1145, 1146, 1147, 1148 y 1149, todas de 2022, conjuntas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda, que aprobaron los contratos de concesión derivados de la licitación N° LP CUV 001/2019; la Resolución Exenta N° 2708, de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que aprobó el Plan de Puesta en Marcha, y su posterior modificación; las Resoluciones N°7 de 2019 y N°16 de 2020, de la Contraloría General de la República, que fijan normas sobre exención del trámite de toma de razón; y en la demás normativa que resulte aplicable.

CONSIDERANDO:

1. Que, los Contratos de Concesión derivados del proceso licitatorio N° LP CUV 001/2019 citado en el visto, regulan en su cláusula 4.1.4 que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante también Ministerio o MTT) establecerá una mesa de trabajo a la que asistirán los Concesionarios de Uso de Vías, el o los Suministradores respectivos, y en la que además podrán participar los Operadores Salientes y cualquier otro actor relevante, con el fin de que el Ministerio determine un Protocolo de Transición vinculante para todos los intervinientes, que regule la actuación coordinada de los distintos actores durante el proceso de puesta en marcha de los servicios.

2. Que, en el marco de lo dispuesto en la cláusula 4.1.4 citada precedentemente, a la fecha se han desarrollado diversas reuniones con los Concesionarios de Uso de Vías, Suministradores de Buses y Operadores Salientes para determinar el contenido del referido Protocolo de

Transición, que resulta esencial para desarrollar el proceso de puesta en marcha de los servicios o etapa de transición en armonía entre los distintos actores, resguardando la calidad y correcta prestación de los servicios.

3. Que, la prestación de los servicios de parte de los nuevos Concesionarios de Uso de Vías comenzará el próximo 10 de diciembre del presente, atendidos los plazos establecidos para ello en el Plan de Puesta en Marcha aprobado mediante Resolución Exenta N° 2708 de 2022, y su modificación aprobada mediante Resolución Exenta N° 4859 de 2022, ambas del MTT. En consecuencia, es necesario contar a la brevedad con un documento que facilite la coordinación entre los distintos actores ante el inminente inicio de la prestación de los servicios. Lo anterior, sin perjuicio de que la correcta prestación de éstos corresponde a una obligación de los Concesionarios de conformidad a lo dispuesto en los contratos de concesión y en los principios que inspiran su celebración y ejecución.

4. Que, en virtud de lo dispuesto en los considerandos precedentes, y en ejercicio de la facultad citada en el Considerando 1 de este documento, mediante el presente acto administrativo se procederá a aprobar el Protocolo de Transición.

RESUELVO:

1. APRUÉBASE el Protocolo de Transición de los servicios de transporte público concesionado de las Unidades de Servicios derivadas de la Licitación N° LP CUV 001/2019, cuyo texto íntegro se transcribe a continuación:

"Protocolo de Transición"

Introducción

Con el fin de instar por una correcta planificación y ejecución del proceso de puesta en marcha de los servicios y una actuación coordinada entre los distintos actores en la etapa de transición, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) a través del Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) ha establecido diversas mesas de trabajo para determinar el contenido del presente Protocolo de Transición con carácter vinculante para todos los intervinientes, conforme a lo dispuesto en la cláusula 4.1.4. de los contratos de concesión.

En virtud de lo anterior, el presente documento regula elementos relevantes y de detalle para un debido inicio de la prestación de los servicios, 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 y a los contratos de provisión de buses, entre otros aspectos.

1. Programa de Operación del Inicio del Periodo de Concesión o Programa de Operación Inicial

Atendido lo dispuesto en el apartado N del Apéndice N°3 de los contratos de concesión, los Concesionarios y el MTT han llevado a cabo un proceso de elaboración del PO que ha dado como resultado el desarrollo del PO publicado en el sitio web del DTPM el pasado 10 de noviembre de 2022. El referido PO corresponde a un PO normal, que regirá desde el 27 de febrero al 31 de diciembre de 2023, pero una parte de aquél comprende los servicios que comenzarán su ejecución durante el periodo de puesta en marcha de los servicios o periodo de transición.

1.1 Sanciones parciales del PO durante la etapa de transición

Durante el proceso de puesta en marcha, los servicios contenidos en el PO inicial comenzarán a ejecutarse de manera parcial y gradual, de conformidad con las indicaciones que al efecto establezca el DTPM mediante sanciones parciales del PO.

Los Administradores de Contrato notificarán a los Concesionarios las sanciones parciales del PO con una antelación prudencial a su implementación.

A su vez, respecto de las sanciones parciales del PO podrán establecerse ajustes temporales, principalmente asociados a servicios nuevos o servicios con modificaciones de oferta y/o trazados, los que se notificarán a través de los Administradores de Contrato¹.

1.2 Modificaciones al Programa de Operación del inicio del periodo de concesión

Según lo dispuesto en el numeral 10 del Instructivo de Elaboración del PO, durante el proceso de puesta en marcha de los servicios el PO podrá ajustarse en la medida que ello sea necesario para asegurar la continuidad y calidad de los servicios, y la adecuada coordinación entre los diversos actores. Los ajustes y medidas que se adopten serán notificados a los Concesionarios mediante el Administrador de Contrato.

1.3 Programa de Operación Especial (POE) y Ajustes al PO vigente por días o períodos ocasionales

De acuerdo con lo prescrito en el apartado H.1 del Apéndice 3 de los contratos de concesión, 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 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. Asimismo, el apartado G del Apéndice 3 faculta confeccionar un Programa de Operación ajustado en épocas, fechas o festividades en que el comportamiento normal de la demanda de transporte público se ve alterado.

Durante la ejecución del proceso de puesta en marcha tendrán lugar los POE y los ajustes al PO por días o períodos ocasionales, y así, por ejemplo, si la autoridad determina que por algún evento o época se debe modificar la estructura de demanda y se requiere de un tratamiento diferente al contemplado para los días laborales, sábado y domingo, ya sea nuevos servicios, refuerzos, adelantamiento o retrasos de períodos puntas, estos serán considerados como día especial programado, lo que será informado por los Administradores de Contrato oportunamente.

1.4 Registro de Zonas Pagas y Paradas

Según lo dispuesto en el apartado C.1 del Apéndice 3 de los contratos de concesión, el Programa de Operación contempla un Registro de Zonas Pagas y Paradas, que estará compuesto por dos subregistros: uno referente a las zonas pagas y otro relativo a las paradas.

Con respecto al subregistro de paradas, cabe señalar que como regla general los servicios que se traspasen mantendrán las paradas ya establecidas, incorporando nuevas paradas respecto de nuevos servicios o servicios con modificaciones de trazado. De todas formas, este subregistro se dará a conocer antes del inicio de los servicios a través del Administrador de Contrato.

En relación con las zonas pagas, según lo dispuesto en la cláusula 4.4.3.1 de los contratos de concesión, los Concesionarios deben implementar, operar y mantener a su entero costo y responsabilidad un conjunto de zonas de pago extra-vehicular obligatorias para cada Unidad de Servicios. La ubicación y horario de operación de las zonas pagas obligatorias se comunicarán antes del inicio de los servicios a través del Administrador de Contrato.

¹ A modo de Ejemplo:

1. A partir del día 7 de enero inician los servicios B12 y B12c.
2. Dado que el servicio B12c forma parte de un paquete de servicios cuyas modificaciones son complementarias entre sí, éste no iniciará de acuerdo con el trazado y parámetros de operación correspondientes al Programa de Operación (PO) Normal 2023. Por el contrario, al momento de la sanción del PO correspondiente al 7 de enero se sancionará el trazado vigente, por lo que, pese al inicio, el B12c deberá mantener el trazado tal como es hoy en día.
3. A partir del día 25 de febrero se podrá implementar el paquete completo correspondiente al servicio, por lo que en dicho PO se modificará el trazado sancionado hasta ese momento, para pasar a operar de acuerdo con los parámetros y trazado correspondientes al PO normal 2023.

Durante la etapa de transición, el traspaso en la operación de las zonas pagas se realizará de acuerdo a un criterio que se informará con la debida antelación a través de los Administradores de Contrato.

En el desarrollo de este proceso se exigirá a los Concesionarios que informen la fecha de implementación de cada una de las zonas pagas, 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.

El Ministerio podrá modificar las zonas pagas obligatorias y/o establecer criterios operacionales para definir nuevas, de conformidad a lo establecido en el Apéndice 3 de los contratos de concesión. Por otro lado, 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, o la implementación de una nueva zona paga, deberá ser solicitada previamente al Administrador de Contrato y aprobada por el Ministerio, e incorporada al Registro de Zonas Pagas y Paradas.

Cabe destacar la importancia de las zonas pagas para el Sistema, ya que éstas permiten mejorar la eficiencia en la operación de los servicios y controlar la evasión en los puntos de mayor demanda de pasajeros, por lo que se insta a los Concesionarios a tener una participación activa y diligente en la materia.

1.5 Responsabilidad en el cumplimiento de los servicios de transporte

Según lo dispuesto en la cláusula 4.1.6 de los contratos de concesión, el cumplimiento de la puesta en marcha 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.

2. Pagos durante la etapa de transición

2.1 De los ingresos de los Concesionarios de Uso de Vías

2.1.1 Pago de Anticipo proporcional

Durante la etapa de transición el Concesionario tendrá derecho a percibir un pago por los servicios prestados de conformidad al Programa de Operación Inicial. El pago antes referido se realizará a través del proveedor de servicios complementarios de administración financiera y su monto se determinará conforme se señala en la cláusula 5 del contrato de concesión, teniendo presente lo que se indica a continuación.

*La cláusula 5.3.1.1. del contrato de concesión establece que "El pago se realizará mensualmente, en las siguientes instancias: i) La primera, correspondiente a un monto fijo en UF (*AnticipoT*), establecido en la ficha técnica y en el Anexo N°16, 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 *YT-AnticipoT* (monto del pago mensual menos el anticipo), ambos de conformidad a lo establecido en la cláusula 5.3.2.1. ".*

*Atendido que el Programa de Operación Inicial comprende la ejecución parcial de los servicios, el realizar una interpretación exegética -y consecuente aplicación- del citado texto durante la etapa de transición podría implicar pagar por concepto de anticipo (*AnticipoT*) una cantidad mayor que el pago total a que tenga derecho el concesionario por el mes correspondiente, por lo que el monto asociado a la segunda instancia de pago (*YT-AnticipoT*), podría generar saldos negativos para este último concepto. La situación descrita no tiene precedentes en el Sistema, por lo que no existen*

procedimientos que permitan ajustar dichos saldos negativos en la actualidad, es decir, en el proceso de gestión de pagos no existen mecanismos que permitan a los concesionarios realizar pagos al Sistema.

Por otro lado, la referida situación implicaría transgredir el principio de eficiencia en la administración de los recursos públicos que informa el actuar de la Administración del Estado, como también lo dispuesto en el inciso final del artículo 3° de la Ley 20.378, que prescribe que "(...) los concesionarios de vías o prestadores de servicio (...) sólo tendrán derecho a percibir dineros provenientes del mecanismo de subsidio que establece esta ley, por la efectiva, correcta y adecuada prestación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros a que se encuentran obligados, conforme a las citadas bases, contratos o resoluciones. El monto del subsidio que eventualmente dejen de percibir los concesionarios o prestadores de servicios de transporte o prestadores de servicios complementarios, no les será reembolsable con ningún otro ingreso asociado al sistema de transporte público. La efectiva, correcta y adecuada prestación de los servicios por parte de los concesionarios o prestadores de servicios, para estos efectos, será constatada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en forma previa a la transferencia de recursos que corresponda efectuar y en conformidad a los parámetros que el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones determine a través de una o más resoluciones".

Por lo anteriormente expuesto, durante el proceso de puesta en marcha de los servicios, el monto del anticipo debe ser 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:

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

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.

2.1.2 Indicadores de calidad

De conformidad a lo establecido en la cláusula 4.1.6 de los contratos de concesión, en el período de puesta en marcha de los servicios se medirá el cumplimiento de los indicadores de conformidad a lo establecido en la cláusula 5.3.2.1.3 de los contratos, no obstante, el Ministerio podrá establecer rebajas en la aplicación de los descuentos de hasta un cincuenta por ciento (50%), respecto de los servicios prestados durante el primer mes calendario en que se haya iniciado la prestación de los referidos servicios. Asimismo, el Ministerio podrá establecer rebajas en la aplicación de los descuentos de hasta un 25%, respecto de los servicios prestados en el segundo mes calendario de la prestación de los referidos servicios. Esto aplicará para los descuentos asociados a los indicadores ITE e ICA, en aquellos casos en que los descuentos no se generen por el actuar negligente del Concesionario.

El Ministerio ejercerá la facultad aludida en el párrafo anterior teniendo presente la continuidad de los servicios, la conducta del Concesionario y la voluntad de adaptar y corregir la prestación de sus servicios, entre otros criterios.

Las circunstancias o eventualidades que pudieren ser aplicables a otros indicadores se evaluarán caso a caso, considerando la diligencia empleada por el Concesionario y/o las situaciones de caso fortuito o fuerza mayor que pudieren presentarse durante esta etapa, las que serán debidamente calificadas por el MTT.

Adicionalmente, respecto del porcentaje de kilómetros por tecnología de propulsión definida en el apartado C.1.2 del Apéndice 3 de los contratos de concesión, cabe señalar que durante la etapa de transición no será exigible el cumplimiento de este porcentaje si los Concesionarios no contaren con la flota necesaria para ello, en virtud de la entrega paulatina de los buses.

2.1.3 Pago por buses derivados de contratos de provisión.

Según lo dispuesto en la cláusula 5.3.1.8.4 de los contratos de concesión, el Concesionario tendrá derecho a un pago mensual 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. Asimismo, la citada cláusula establece que 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 regulan en los contratos de provisión y en las cesiones respectivas.

Teniendo presente que durante el proceso de transición se deberán suscribir numerosas cesiones de contratos cuya regulación es diversa respecto de las fechas y montos de pago, con el fin de mantener un proceso de pago expedito a los arrendadores, la cuota correspondiente al último periodo de pago en que tenga lugar -se suscriba- la cesión deberá ser pagada íntegramente por el operador saliente o cedente. De esta manera, al operador entrante o nuevo concesionario se le comenzarán a pagar las cuotas de contratos de provisión correspondientes al mes o quincena siguiente -según corresponda- de la suscripción de la cesión². Lo anterior, salvo acuerdo en contrario entre las partes, que deberá constar explícitamente en las cesiones de los contratos de provisión. Dicho acuerdo deberá pactarse en términos que no implique un inconveniente en su ejecución y no afecte los intereses del Sistema.

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 los contratos de concesión.

2.1.4 Pago por terminales adicionales (PCT)

Según lo dispuesto en la cláusula 5.3.1.8.5 de los contratos de concesión, 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).

Estos valores se pagarán sujeto a la condición de que el Concesionario utilice estos terminales en su operación y el pago se realizará a contar del mes siguiente al inicio de la prestación de los servicios en cada uno de los terminales pertinentes, los días 25 de cada mes. 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.

2.1.5 Pago por infraestructura de carga (CIC)

Según lo dispuesto en la cláusula 5.3.1.8.6 de los contratos de concesión, 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).

² A modo de ilustrar lo referido, se plantean los siguientes ejemplos:

Ejemplo 1: Cesión entre A (saliente) y B (entrante), cuotas mensuales

Fecha de pago al financista: 10 de diciembre

Fecha de firma de la cesión: 17 de diciembre

La cuota a pagar el 10 de diciembre la paga íntegramente A

La cuota a pagar el 10 de enero la paga íntegramente B

Ejemplo 2: Cesión entre C (saliente) y D (entrante), cuotas quincenales

Fecha de pago al financista: 10 y 25 de diciembre

Fecha de firma de la cesión: 2 de diciembre

La cuota a pagar el 10 de diciembre la paga íntegramente C

La cuota a pagar el 25 de diciembre la paga íntegramente D

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. Estas cuotas comenzarán a pagarse a contar del mes siguiente al inicio de la prestación de los servicios en cada uno de los terminales pertinentes, los días 25 de cada mes.

2.1.6 Pago por reducción de índices de evasión

De acuerdo con lo establecido en la cláusula 5.3.1.8.7 de los contratos de concesión, los Concesionarios tienen derecho a un pago por la reducción de índices de evasión. Para esto, se contempla la realización de 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. Conforme a la citada cláusula, 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.

Actualmente el MTT se encuentra realizando las mediciones necesarias para determinar el valor base y el margen de error referidos precedentemente, por lo que ambos valores serán informados por el Administrador de Contrato antes del inicio de los servicios. Sin perjuicio de lo anterior, y en consideración a que la campaña de medición asociada culminará durante el mes de diciembre, los valores referidos precedentemente serán preliminares y posteriormente se rectificarán con los datos definitivos.

Adicionalmente, dado que el proceso de transición implica la prestación parcial y gradual de los servicios concesionados, las mediciones relativas al primer pago por reducción de índices de evasión -según corresponda- iniciarán a contar del segundo trimestre de 2023, con el objeto de prevenir distorsiones en los cálculos correspondientes.

2.2 De los ingresos de los Suministradores de Buses

De conformidad a lo prescrito en la cláusula 7.14. de los contratos de suministro de buses, a partir de la fecha de entrega del bus habrá lugar al pago de la cuota de flota de el o los buses pertinentes, a contar del mes siguiente al inicio de la operación del bus o a partir del tercer mes contado desde la fecha de entrega del bus, lo primero que ocurra.

Según lo dispuesto en la cláusula 18.8 de los contratos de suministro, los pagos se realizarán los días 25 de cada mes.

2.2.1 Entrega de los buses de suministro

Con el fin de permitir el cumplimiento del Plan de Puesta en Marcha, se requiere que Concesionarios y Suministradores de Buses agilicen el proceso de coordinación de revisiones y entregas de los buses.

Para estos efectos, deberán definir las fechas de revisión a la brevedad posible, junto con solicitar una fecha estimada de entrega, teniendo presente el cumplimiento del conjunto de obligaciones que esto conlleva de conformidad con lo dispuesto en los contratos de concesión, en los contratos de suministro y en las actas de formalización.

La entrega de los buses deberá realizarse en conformidad con lo prescrito en la cláusula 7.13 de los contratos de suministro, en el apartado D.3.10 del Apéndice 4 de los contratos concesión y en las respectivas actas de formalización.

Adicionalmente, los Concesionarios deberán informar a los Administradores de Contrato la Unidad de Servicios a la que se asignarán los buses -según corresponda-,

los servicios que prestarán los buses respectivos y los terminales a los que estará asociado el inicio de operación de los mismos.

2.2.1.1. Instalación del equipamiento tecnológico

Según lo dispuesto en la cláusula 7.15 de los contratos de suministro, luego de realizada la entrega de los buses, los Concesionarios deberán coordinar con el prestador de servicios complementarios tecnológicos la instalación del equipamiento asociado a estos servicios. Los costos asociados a la instalación del equipamiento tecnológico deberán ser asumidos por los Concesionarios, en virtud de lo dispuesto en el apartado B del Apéndice 9 de los Contratos de Concesión.

En forma previa a la instalación, será obligación de los Concesionarios realizar las inscripciones de los buses en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, establecido y regulado por el Decreto Supremo N°212, de 1992, del MTT, (RNSTP) y en el Registro de Bienes Afectos.

Realizadas las inscripciones pertinentes, en la fecha acordada, 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.

3. Contratos de provisión de buses

Los concesionarios de uso de vías tienen la obligación de aceptar y suscribir las cesiones de los contratos de provisión comprendidos en la licitación LP CUV001/2019 y de utilizar los buses objeto de dichos contratos en la prestación de sus servicios, siendo el perfeccionamiento de las cesiones un requisito esencial para el inicio de la concesión.

En consecuencia, el proceso de aceptación y suscripción de los referidos instrumentos deberá realizarse junto con la puesta en marcha de los servicios, razón por la cual cabe referirse a los siguientes temas.

3.1 Correcto estado de conservación de los buses

Los buses derivados de contratos de provisión deberán encontrarse en correcto estado de conservación, atendida su antigüedad y uso. Para corroborar lo anterior el DTPM ya ha iniciado un proceso de revisión de los buses -con base en una pauta de mantenimiento-, y 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 (historial de mantenimiento y documentación del vehículo correspondiente a revisiones técnicas, entre otros).

La Gerencia de Operaciones y Mantenimiento del DTPM será la encargada de ejecutar y coordinar las referidas inspecciones, por lo que deberá informarse a la referida gerencia en caso de querer participar de las respectivas inspecciones y la disponibilidad horaria para ello.

3.2 Alcance de las revisiones y observaciones sobre el estado los buses

Se permitirá que aquellos concesionarios que lo deseen inspeccionen los buses objeto de los contratos de provisión y realicen observaciones sobre el estado de los mismos. Estas observaciones solo se podrán referir a los elementos del bus que sean objeto de revisión -considerados en la pauta de mantenimiento- en las inspecciones que realice la Gerencia de Operaciones y Mantenimiento del DTPM, la cual, en caso de corresponder, requerirá al operador que tenga los buses en su poder para 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.

Realizado el proceso referido, el Ministerio notificará la instrucción de aceptar y suscribir las cesiones de contratos de provisión pertinentes.

3.3 Cesiones de Contratos de Provisión de Buses

Las cesiones de contratos de provisión deberán suscribirse antes de iniciar la prestación de los servicios con los buses comprendidos en los respectivos contratos, por lo que se hace necesario comenzar oportunamente el proceso de suscripción de estos documentos.

Para estos efectos, en forma previa a la suscripción de las respectivas cesiones, se requerirá el envío de los borradores vía correo electrónico a los administradores de contrato, con el fin de que el DTPM pueda revisarlos y, en caso de estar conforme con el texto, proceder a notificar la instrucción de aceptar y suscribir dichas cesiones.

Las cesiones de contratos de provisión deben ceñirse al formato tipo contenido en el apartado E del Apéndice N°9 de los contratos de concesión y a lo dispuesto en el Anexo N°13 de las bases de licitación, teniendo presente que el formato tipo corresponde a una cesión total de contrato que, atendidas las necesidades de implementación gradual de los servicios, debe adecuarse como cesión parcial según corresponda. Por lo anterior, las cesiones deberán incorporar un anexo en el que se individualizarán los buses que se cederán en cada caso.

Se permitirá que los comparecientes convengan cláusulas distintas de aquellas contenidas en el formato tipo, en la medida que no se modifiquen los términos del contrato de provisión y que sean relevantes para la ejecución de éste. A modo de ejemplo, los comparecientes podrán estipular una cláusula referente al pago de las cuotas pendientes, sin que puedan modificar los montos ni el número de las cuotas establecidas en los contratos de provisión.

Los comparecientes serán responsables de completar debidamente los datos necesarios para la suscripción de las cesiones, además de recabar y estudiar toda la información que se necesite para dar pleno cumplimiento a las obligaciones que deriven de estos documentos y de los riesgos que tendrá que asumir.

3.4 Traspaso de buses de provisión

Suscritas las cesiones de contratos de provisión se deberá proceder al traspaso o entrega de los buses.

Para estos efectos, los Operadores Salientes deberán poner a disposición de los nuevos Concesionarios los buses respectivos, permitiendo que los Concesionarios accedan con sus conductores y personal pertinente a los terminales en que los buses se encuentren para proceder al traslado de los mismos -en caso de que corresponda-, salvo que las partes acuerden algo diferente. En cualquier caso, esto deberá informarse previamente y por escrito a los Administradores de Contrato.

En el acto de traspaso, los Operadores Salientes deberán hacer entrega a los nuevos Concesionarios de toda la documentación pertinente, a saber, historial de mantenimiento del vehículo, pauta de mantenimiento, certificaciones en caso de que existan y documentos asociados a permiso de circulación, revisiones técnicas, SOAP, entre otros, la que deberá estar al día a la fecha y hora de traspaso.

De todo lo actuado se deberá dejar constancia en un acta de entrega, suscrita por al menos una persona designada por el Operador Saliente y una persona designada por el nuevo Concesionario, y notificada por el nuevo Concesionario al MTT en un plazo de cinco (5) días desde la fecha de entrega. En el acta deberá constar al menos la fecha y hora de la entrega y la individualización de los buses entregados.

Adicionalmente, los Concesionarios deberán informar a los Administradores de Contrato los servicios que prestarán los buses respectivos y los terminales a los que estará asociado el inicio de operación de los mismos.

3.4.1 Inscripción de los buses de provisión en el RNSTP y en el Registro de Bienes Afectos

Perfeccionadas las cesiones de contratos de provisión y con anterioridad al inicio de los servicios, corresponderá a los nuevos Concesionarios inscribir los buses pertinentes en el RNSTP y en el Registro de Bienes Afectos.

Para facilitar y agilizar este proceso, los Administradores de Contrato coordinarán con los nuevos Concesionarios la entrega de la información requerida para llevar a cabo las referidas inscripciones, no obstante, el cumplimiento oportuno de la obligación es de entera responsabilidad de los Concesionarios.

3.4.2 Equipamiento tecnológico

Realizada la entrega e inscripción de los buses, los Concesionarios deberán coordinar con el prestador de servicios complementarios tecnológicos la reprogramación del equipamiento asociado a estos servicios. Para estos efectos, los Concesionarios deberán -en caso de ser necesario- trasladar los buses a las instalaciones del prestador de servicios complementarios tecnológicos, para la debida instalación del equipamiento correspondiente.

Sin perjuicio de lo anterior, los Concesionarios podrán coordinar que el prestador de servicios complementarios tecnológicos realice la reprogramación en los terminales del Concesionario, en la medida que existan condiciones que garanticen la seguridad necesaria para la realización de esta labor, como la existencia de líneas de vida.

3.5 Pago por buses derivados de contratos de provisión.

Al respecto, remitirse a lo dispuesto en el numeral 2.1.3 de este documento.

3.6 Certificación del mantenimiento de los buses de provisión

Durante el proceso de puesta en marcha de los servicios, el MTT podrá establecer periodos de cura para dar inicio al proceso de certificación del mantenimiento de los buses derivados de contratos de provisión. Lo anterior, previa solicitud fundada y por escrito de los Concesionarios, dirigida al Administrador de Contrato. Las solicitudes deberán explicar detalladamente las razones que justifican el retraso en el cumplimiento de esta obligación y cómo estas circunstancias incidirían en la prestación de los servicios. El MTT calificará los fundamentos de las solicitudes y aprobará o denegará las prórrogas requeridas, lo que será informado a través de los Administradores de Contrato.

Sin perjuicio de lo anterior, desde la fecha de entrega de los buses, los Concesionarios deberán cumplir con las exigencias del respectivo contrato de provisión relativas al mantenimiento de los buses.

4. Terminales y proceso de traspaso

En el proceso de puesta en marcha, los Concesionarios deberán dar cumplimiento a las obligaciones contenidas en el apartado A del Apéndice N°12 de los contratos de concesión, a saber: suscribir los contratos de comodato pertinentes; implementar y operar los terminales; mantenerlos y conservarlos.

Para estos efectos, los Administradores de Contrato instruirán a los Concesionarios la oportunidad en que deberán suscribir los contratos de comodato³, para que, con posterioridad a la suscripción se coordine la entrega de los terminales en los términos establecidos en la cláusula 4.4.2.1 de los contratos de concesión. La suscripción de los referidos documentos y la posterior entrega de los inmuebles se efectuará teniendo presente los plazos indicados en el plan de puesta en marcha. De lo actuado deberá dejarse constancia en un acta de entrega, la que deberá ser suscrita por al menos una persona designada por el Operador Saliente y una persona designada por el nuevo Concesionario.

Sin perjuicio de lo anterior, durante la etapa de transición los Concesionarios podrán hacer uso de determinados espacios dentro de los terminales ocupados por los

³ Los contratos tipo se encuentran comprendidos en el apartado F del Apéndice N°9 de los contratos de concesión.

Operadores Salientes, debiendo previamente acordar los términos del referido uso (servicios básicos, mantención, entre otros), teniendo como referencia lo dispuesto en el apartado A.2 del Apéndice 12 de los contratos de concesión, lo que deberá ser notificado oportunamente a los Administradores de Contrato.

5. Infraestructura de Carga

5.1 Plazos para la implementación de la infraestructura de carga

Durante la etapa de transición, el MTT podrá prorrogar los plazos establecidos para implementar la infraestructura de carga en los terminales dispuestos por el MTT, previa solicitud fundada y por escrito de los Concesionarios, dirigida al Administrador de Contrato. Las solicitudes deberán explicar detalladamente las razones que justifican el retraso en la implementación y cómo estas circunstancias incidirían en la prestación de los servicios. El MTT calificará los fundamentos de las solicitudes y aprobará o denegará las prórrogas requeridas, lo que será informado a través de los Administradores de Contrato.

5.2 Pagos por cuota de infraestructura de carga

Remitirse a lo señalado en el numeral 2.1.5 de este documento.

6. Modificaciones al Protocolo de Transición

Atendida la flexibilidad que caracteriza al servicio de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses y el carácter dinámico inherente a todo proceso de transición, este documento podrá ser modificado y complementado durante el avance del proceso de puesta en marcha de los servicios, con el fin de adaptar la planificación del proceso a las necesidades del Sistema y de sus usuarios.”

2. NOTIFÍQUESE el presente acto administrativo a los concesionarios del proceso de licitación pública N° LP CUV 001/2019, a los suministradores de buses y a otros interesados, mediante su publicación en el sitio web www.dtpm.gob.cl.

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE EN EL SITIO WEB
www.dtpm.gob.cl

Distribución:

DIRECTORIO DE TRANSPORTE PUBLICO METROPOLITANO – OFICINA DE PARTES



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

669156

E192836/2022