

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} 14, 15, 16, 17 Y 18, PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS URBANOS DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS MEDIANTE BUSES, N° LP CUV 001/2023.

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°24, de 2023, 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 14, 15, 16, 17 y 18, para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses y autoriza llamado a licitación pública, N° LP CUV 001/2023" y sus modificaciones; la Resolución N°36, de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que adjudica la licitación pública N° LP CUV 001/2023; las Resoluciones Exentas N°s 5144, 5145, 5146, 5147 y 5148, todas de 2024, 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 001/2023; la Resolución Exenta N°1156, de 2025, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que aprobó el Plan de Puesta en Marcha; la Resolución N°36 de 2024, 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 001/2023 citados 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, los proveedores de servicios complementarios, 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 coordinaciones con los Concesionarios de Uso de Vías, proveedores de servicios complementarios 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 17 de mayo del presente año, atendidos los plazos establecidos para ello en el Plan de Transición aprobado mediante Resolución Exenta N°1156 de 2025, 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 001/2023, 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 están llevando a cabo un proceso de elaboración del PO que dará como resultado el PO inicial que será publicado en el sitio web del DTPM. El referido PO corresponderá a un PO normal, que entrará en vigencia gradualmente, según se defina en el periodo de transición¹.

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.

¹ Se hace presente que actualmente el proceso PO abreviado está en curso.

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 Contrato.

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 la oferta 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.1.1 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, horario y condiciones de operación de las zonas pagas obligatorias se comunicarán antes del inicio de los servicios a través del Administrador de Contrato. Durante el periodo de transición podrán flexibilizarse ciertas condiciones de operación de las zonas pagas (Ejemplo: cantidad de validadores por zona paga), en la medida que esto se encuentre debidamente informado con antelación y autorizado por escrito por el Administrador de Contrato.

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, definiéndose de esta manera las fechas en que cada zona paga deberá comenzar su operación.

En el desarrollo de este proceso se exigirá a los Concesionarios que envíen un reporte que dé cuenta del cumplimiento de 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 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.

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

De conformidad con lo dispuesto en la cláusula 5.3.2 del Contrato de Concesión, durante la etapa de transición el Concesionario tendrá derecho a percibir un pago por los servicios prestados de conformidad al Programa de Operación Inicial. Ahora bien, atendido a que el Programa de Operación Inicial comprende la ejecución parcial de los servicios, 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:

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

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 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 los contratos, no obstante, 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.

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 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 definido 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.

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.

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, las partes deberán llegar a un acuerdo respecto del pago de la cuota correspondiente al último periodo de pago en que tenga lugar -se suscriba- la cesión. Al respecto, se sugiere pactar un pago proporcional a los días de uso de los buses por parte del operador saliente y el operador entrante. De esta manera, al operador entrante o nuevo concesionario se le comenzarán a pagar íntegramente las cuotas de contratos de provisión correspondientes al mes o quincena siguiente -según corresponda- de la suscripción de la cesión. Los acuerdos sobre esta materia deben constar explícitamente en las cesiones de los contratos de provisión y deberán pactarse en términos que no impliquen un inconveniente en su ejecución y no afecten los intereses del Sistema.

2.1.4 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).

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.

2.1.5 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 referido precedentemente, el cual será informado 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 primer semestre de 2025, 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 primer semestre de 2026, con el objeto de prevenir distorsiones en los cálculos correspondientes.

3. Contratos de provisión de buses

Los concesionarios de uso de vías tienen la obligación de suscribir los contratos de provisión de buses y las cesiones de los contratos de provisión comprendidos en la licitación LP CUV001/2023 y de utilizar los buses objeto de dichos contratos en la prestación de sus servicios, siendo el perfeccionamiento de dichos instrumentos un requisito esencial para el inicio de la concesión.

En consecuencia, el proceso de suscripción de los referidos instrumentos deberá realizarse junto con el inicio de la prestación de los servicios, razón por la cual cabe referirse a los siguientes temas.

3.1 Contratos de provisión nuevos

3.1.1 Ingreso de los buses al Sistema

Con el objeto de permitir el cumplimiento del Plan de Transición, se requiere que los Concesionarios agilicen el proceso de ingreso de buses al Sistema, a fin de coordinar el proceso de revisión y posterior aceptación de los buses, conforme a las condiciones establecidas en los apartados D.3.6 a D.3.9. del Apéndice N°4 de los Contratos de Concesión.

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.

3.1.2 Instalación del equipamiento tecnológico

Los Concesionarios deberán coordinar con el prestador de servicios complementarios tecnológicos la suscripción de los contratos y 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.

3.2 Cesiones de contratos de provisión

3.2.1 Correcto estado de conservación de los buses

De conformidad con lo dispuesto en el apartado E.2 del Apéndice N°4, 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 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). Adicionalmente, se ejecutará un proceso de auditoría a los bienes que serán traspasados, información que se pondrá a disposición de los nuevos concesionarios.

La Gerencia de Operaciones y Mantenimiento del DTPM será la encargada de ejecutar y coordinar las referidas inspecciones y coordinaciones respecto del traspaso de los bienes, por lo que deberá informarse respectivamente a la referida gerencia en caso de querer participar de las respectivas inspecciones y la disponibilidad horaria para ello conforme a la programación prevista para ello.

3.2.2 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 -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 ha recibido los buses, en relación al estado de los buses, 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.

3.2.3 Suscripción 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, 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.

3.2.4 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 que no haya sido facilitada previamente, 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.

3.2.5 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.

3.2.6 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.

Para aquellos casos en que el operador saliente finalice su operación en el Sistema y, por ende, no preste ningún servicio al momento de entregar el terminal al nuevo concesionario, se podrá aplicar de manera excepcional —y previa coordinación entre ambas partes— la opción de efectuar la reconfiguración de los buses de traspaso de forma paulatina. Esta medida tiene por objetivo simplificar el inicio de operación y asegurar su continuidad por parte del nuevo concesionario. Bajo esta modalidad, no será requisito que los buses se encuentren completamente reconfigurados para operar los servicios al momento del traspaso, siempre que el nuevo concesionario disponga del recurso humano necesario para ejecutar dicha operatividad.

En consecuencia, el operador saliente deberá cesar la totalidad de sus servicios en una hora de corte previamente acordada, a partir de la cual el nuevo concesionario asumirá de forma íntegra la operación de los servicios, mientras se desarrolla el proceso de reconfiguración de los buses traspasados.

3.3 Certificación del mantenimiento

Durante el proceso de inicio de prestación de los servicios, el MTT podrá establecer periodos de cura para dar inicio al proceso de certificación del mantenimiento de los buses. 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, los Concesionarios deberán cumplir con las exigencias del respectivo contrato de provisión y las exigencias que al respecto establece el apéndice N°4 de los contratos de concesión, relativas al mantenimiento de los buses.

4. Terminales y proceso de traspaso

En el proceso de transición, 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 comodato², 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

² 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.

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 001/2023, prestadores de servicios complementarios y a otros interesados, mediante su publicación en el sitio web www.dtpm.cl.

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

Distribución:



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

1375716

E66638/2025