RESOLUCIÓN N° 259

23 DIC 2011

CONTRALORÍA GENERAL OFICINA GENERAL DE PARTES 24 FEB. 2012

República de Chile
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Subsecretaría de Transportes

GHH/MWF/PTG/ROJ/CBM/CSdG

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
RECIBIDO

CONTRALORÍA GENERAL OFICINA GENERAL DE PARTES 15 MAR. 2012

CONTRALORÍA GENERAL
TOMA DE RAZÓN
26 DIC. 2011
RECEPCIÓN

DEPART. JURÍDICO		DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACION
DEPT. T. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
SUB DEPTO. C. CENTRAL		DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACION 20 MAR. 2012
SUB DPTO. E. CUENTAS		CUF MSCLF JTBM
SUB DEPTO. C. P. Y BIENES NAC.		24 FEB. 2012
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. O.P., U. Y T.	27 DIC. 2011	
SUB DEPTO. MUNICIP.		
REFRENDACIÓN		

RETIRADO SIN TRAMITAR
FECHA: 13 FEB. 2012 | CON OFICIO Nº 766

RETIRADO SIN TRAMITAR
FECHA: 14 MAR. 2012 | CON OFICIO Nº 1285

Aprueba Acuerdo de Monto de Indemnización, pone término anticipado a Contrato de Concesión de Uso de Vías suscrito con la sociedad concesionaria Express de Santiago Uno S.A., y aprueba Contrato Ad-Referéndum de Concesión de Uso de Vías para la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses con Express de Santiago Uno S.A.

VISTOS: La Ley Nº 18.696; los Decretos con Fuerza de Ley Nº343, de 1953, y N°279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda; el Decreto con Fuerza de Ley Nº 343, de 1953, del Ministerio de Hacienda; el Decreto Ley Nº 557, de 1974, del Ministerio del Interior; la Ley N°18.059; el Decreto con Fuerza de Ley Nº 1/19653, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley Nº 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; la Ley Nº 19.880, sobre Bases de los Procedimientos Administrativos; la Ley N° 20.504, que modifica el régimen jurídico del transporte público concesionado; la Resolución N° 117, de 2003, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante "el Ministerio", que aprobó las Bases de Licitación Pública de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Mediante Buses, en adelante "Licitación Transantiago 2003"; la Resolución Exenta Nº 331, de 2005, del Ministerio, que aprobó el Contrato de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros Mediante Buses para la Unidad de Negocio Troncal N°4, suscrito con fecha 28 de enero de 2005, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la empresa **Express de Santiago Uno S.A.**, en adelante "la Empresa"; las modificaciones al citado Contrato de Concesión y sus adenda; la Resolución N°1600, de la Contraloría General de la República, el oficio N°5598, de 16 de diciembre de 2011, enviado por carta certificada a la Empresa, el Acuerdo de Monto de indemnización suscrito entre el Ministerio y la Empresa, el dictamen N°66.301, de 2011, de la Contraloría General de la República, y la demás normativa imperante.

TOMADO RAZON
17 ABR. 2012
Contralor General de la República

CONSIDERANDO:

1. Que en el marco del Plan de Transporte Urbano para la ciudad de Santiago y en el ejercicio de sus atribuciones, el Ministerio efectuó la licitación pública de uso de vías de la ciudad de Santiago para la prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público remunerado de Pasajeros, conocida como Licitación Transantiago 2003 y estableció el contenido de las Bases de Licitación, fijando condiciones de operación, utilización de vías, normas técnicas, de emisiones y de seguridad. Las bases de licitación fueron aprobadas por la Resolución N° 117, individualizada en el Vistos.

2. Que el sistema de transporte recogido en las Bases de Licitación Transantiago 2003, persigue principalmente promover el uso del transporte público, reducir la contaminación y la congestión a través de un conjunto de

herramientas las que se pueden agrupar en: (i) rediseño físico y operacional del sistema de transporte público mayor de manera de facilitar su uso y mejorar el nivel de servicio, (ii) mejoramiento de los sistemas de información a los usuarios, (iii) modernización tecnológica de los servicios, (iv) diversificación de la oferta, e (v) integración física, operacional y tarifaria de los distintos modos, que supone un medio único de acceso al sistema.

3. Que el 28 de enero de 2005, en conformidad con las Bases de Licitación Transantiago 2003, la Empresa suscribió con el Ministerio el respectivo Contrato de Concesión de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros Mediante Buses respecto de la unidad de negocio Troncal N°4, en adelante el "Contrato", el cual fue aprobado por la Resolución Exenta N° 331, de 2005, del citado Ministerio.

4. Que la Ley N°20504, en su artículo primero transitorio, faculta *"al Estado a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para poner término anticipado a los contratos indicados en el inciso anterior que comprendan la prestación de servicios concesionados de transporte público o servicios complementarios en las comunas de la Región Metropolitana, cuando un cambio de circunstancias hiciere innecesario el servicio para la satisfacción de las necesidades públicas o demandare su rediseño o complementación para efectos de mejorar la continuidad, condiciones de seguridad y calidad del sistema. Esta facultad podrá ser ejercida después de treinta días de publicada esta ley y hasta dentro del plazo de dos años contado desde la misma fecha."*

5. Que por exigirlo el interés nacional y por causa de utilidad pública, es necesario poner término anticipado al contrato antes individualizado suscrito con la Empresa para, conforme lo autoriza la citada Ley N°20.504, rediseñar el sistema de transporte público recogido en las Bases de Licitación Transantiago 2003, para efectos de mejorar la continuidad, condiciones de seguridad y, principalmente, la calidad de los servicios de transporte prestados.

6. Que, en efecto y como es de público conocimiento, el sistema de transporte se ha visto afectado por una serie de situaciones que tornan crítico su funcionamiento. La estructura recogida en los contratos actualmente vigentes es un factor determinante en los problemas que presenta el sistema:

    a. Los ingresos de los concesionarios se encuentran garantizados y consideran un incremento de la demanda a todo evento que eleva año a año los ingresos de estos concesionarios, perpetuando el déficit del sistema; y
    b. No disponen de elementos que incentiven o propendan a mejorar la calidad de los servicios y una adecuada satisfacción de las necesidades de los usuarios.

    Adicionalmente, la fecha de término prevista en los contratos de concesión de uso de vías suscritos con las unidades de negocio troncales, que en principio se extienden hasta el 2018, no permitiría la pronta adecuación que exigen los servicios que estos concesionarios prestan.

7. Que, por otra parte, la Empresa no ha incurrido en causal de caducidad.

8. Que en este contexto, resulta imperioso el rediseño del sistema para, entre otras cosas, alcanzar una reducción global de los costos del sistema, focalizar la operación en la calidad de los servicios y en el rol del concesionario para alcanzar el estándar de calidad deseado, y reconocer la necesidad de adecuación de los servicios a las necesidades cambiantes de la población y al constante movimiento de la ciudad.

9. Que el término anticipado de los contratos no es capaz de resolver por sí sólo los problemas que afectan el sistema de transporte público de la ciudad de Santiago, pues la terminación

MINISTRO
CHILE

de los contratos es sólo un medio para alcanzar el fin previsto por el legislador y expresado en el artículo primero transitorio: el rediseño o complemento del sistema de transporte público. Esta herramienta entregada por el legislador sería absolutamente inútil si, verificado el término, no pudieran corregirse las trabas que tornan crítico el funcionamiento del sistema, tales como, la rigidez de los contractos actuales, el modelo de pago y la falta de incentivos orientados a la entrega de un servicio de calidad, entre otros factores.

10. Que, en concordancia con ello, el Ministerio en su calidad de órgano rector en materia de tránsito y transporte por las calles y caminos del territorio nacional y sobre la base de las atribuciones que el legislador le ha entregado, puede por razones de buen servicio y de interés público designar un nuevo concesionario de vías a través de una contratación directa.

    En efecto, para el evento del término anticipado de los actuales contratos concesión, la Ley N°18.696 prevé en su artículo 3° inciso 11, que: "*Por razones de interés público y de buen servicio, cuando se verifique alguno de los supuestos establecidos en el inciso segundo de este artículo, también podrá, en forma transitoria, contratar directamente, hasta por tres años o hasta el término del plazo de la concesión, mediante decreto firmado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y el de Hacienda. Quien celebre contratos directos con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se entenderá concesionario para los efectos de esta ley.*"

11. Que la asignación directa permite (i) velar por la continuidad de los servicios e (ii) implementar a la brevedad las mejoras necesarias para no prolongar las deficiencias en la calidad de los servicios de transportes, mantener los altos costos del sistema, impedir la adecuación del sistema a las cambiantes necesidades de demanda de la población, entre otras.

12. Que de acuerdo a lo dispuesto en la Ley N°18.696, artículo 3° terdecies, corresponde al Ministerio adoptar las medidas necesarias para garantizar la continuidad de la prestación de los servicios de transporte y resguardar los derechos de los usuarios de dichos servicios.

13. Que de no mediar una nueva e inmediata contratación, el término anticipado que por este acto se viene en aprobar, implicaría dejar sin servicios de transporte a un conjunto de usuarios, afectando el traslado y el libre desplazamiento necesario y requerido para desarrollar todas las actividades que los usuarios efectúan en su vida diaria. Además, atendido el tamaño de la población que utiliza estos servicios, los demás medios de transportes dispuestos en el sector no tienen la capacidad para satisfacer en forma adecuada y oportuna esta demanda y sin ocasionar un grave desmedro al servicio de transporte prestado a los usuarios.

14. Que, justamente, la asignación directa permite resguardar la continuidad de los servicios y derechos de los usuarios, mediante la incorporación al sistema de transporte de las mejoras necesarias para:

    a. Focalizar la operación en la calidad de los servicios y satisfacción al usuario, redefiniendo el actual rol del concesionario de uso de vías para efectos de alcanzar el estándar de calidad deseado.
    b. Reducir el déficit del Sistema.
    c. Reconocer la necesidad de adecuación de los servicios a las necesidades cambiantes de la población y al constante movimiento de la ciudad.
    d. Disminuir los transbordos que deben efectuar los usuarios; para ello se termina con la distinción de zonas alimentadoras y troncales.
    e. Orientar la fiscalización y sanciones administrativas al logro de los objetivos antes indicados.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

15. Que, en consecuencia, resultan claras y evidentes las razones de interés público que obligan a éste Ministerio a suscribir directamente un nuevo contrato de concesión de uso de vías, particularmente si se considera el deber de la autoridad de transporte de velar por que la prestación del servicio de transporte se entregue a todos los habitantes de las comunas que comprende el Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo.

16. Que en relación con el cumplimiento de los requisitos señalados en el inciso segundo del artículo 3 de la Ley 18.696, esto es, que existan caso de congestión de vías, de deterioro del medio ambiente y/o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos producto de la circulación vehicular, cabe manifestar que, sin perjuicio de los hechos públicos y notorios que acreditan el cumplimiento de cada uno de los señalados requisitos, cabe manifestar que a la fecha de dictación de las Bases de Licitación Transantiago 2003 se acreditó el cumplimiento de lo indicado en la Ley N° 18.696 para todo el periodo de concesión el que no es modificado por el nuevo contrato de concesión.

17. Que respecto los restantes requisitos señalados en la Ley N° 18.696 para la procedencia de la contratación directa, a saber, que el nuevo contrato sea aprobado a través de un decreto firmado, en forma conjunta, por el Ministro de Transportes y el Ministro de Hacienda y que su vigencia se extienda por 3 años o hasta el término del plazo original de concesión, cabe manifestar que tanto el presente acto administrativo como el contrato que se aprueba cumplen expresamente con dichas disposiciones.

18. Que en consecuencia, se cumplen todas las condiciones de procedencia para la aplicación de la facultad contenida en el artículo primero transitorio de la Ley N°20.504 y para la contratación directa prevista en el citado artículo 3 inciso 11 de la Ley N°18.696.

19. Que en mérito de todo lo expuesto, esto es, de la necesidad de reorientar los servicios de transportes hacia un modelo que, principalmente, incentive la calidad del servicio brindado a la población, y atendido lo dispuesto en el artículo primero transitorio de la Ley N°20.504, el Ministerio comunicó a la Empresa, según da cuenta la carta certificada citada en el Vistos, del inicio del proceso destinado a poner término anticipado al contrato de concesión de la Unidad de Negocio Troncal N°4.

20. Que, conforme lo autoriza el citado artículo primero transitorio y según da cuenta el documento suscrito el 21 de diciembre de 2011, el Ministerio y la Empresa acordaron el monto de la indemnización, así como la forma y plazo en que ésta se pagará.

21. Que en ejercicio de sus atribuciones legales y con el fin de permitir la continuidad del servicio de transporte público, el Ministerio ha suscrito un contrato de Concesión de la Unidad de Negocio 4 con la sociedad **Express de Santiago Uno S.A.**, velando de esta forma por el bien común, especialmente por los usuarios del transporte público de pasajeros de dicha Unidad de Negocio, al contar con los medios necesarios para desarrollar sus actividades con plena normalidad, garantizando de esa forma la satisfacción del interés público.

RESUELVO:

1. **APRUÉBASE** el Acuerdo de Monto de Indemnización suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la sociedad concesionaria **Express de Santiago Uno S.A.**, por el cual se fija como indemnización definitiva por el término anticipado del Contrato de Concesión de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público

MINISTRO

Remunerado de Pasajeros Mediante Buses a que se refiere el resuelvo siguiente, en la cantidad de U.F. 1.321.469,21- (un millón trescientos veintiún mil cuatrocientos sesenta y nueve coma veintiún Unidades de Fomento), cuyo texto íntegro se transcribe a continuación:

ACUERDO DE MONTO DE INDEMNIZACIÓN POR EL TÉRMINO ANTICIPADO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE USO DE VÍAS DE LA CIUDAD DE SANTIAGO PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS URBANOS DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS MEDIANTE BUSES

ENTRE

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

Y

EXPRESS DE SANTIAGO UNO S.A.

UNIDAD DE NEGOCIO TRONCAL N°4

En Santiago de Chile, a 21 de diciembre de 2011, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministro don Pedro Pablo Errázuriz Domínguez, chileno, casado, Ingeniero Civil, cédula nacional de identidad N°7.051.188-6, ambos domiciliados para estos efectos en calle Amunátegui N°139, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante *"el Ministerio"* o *"MTT"* indistintamente, por una parte, y por la otra, la empresa Express de Santiago Uno S.A., Rut N°99.577.390-2, representada por don Gibrán Harcha Sarrás, cédula nacional de identidad N°6.814.038-1 y don Guillermo Sarmiento Useche, cédula de identidad para extranjeros N°23.656.113-5, todos domiciliados en Camino El Roble N°200, comuna de Pudahuel, ciudad de Santiago, en adelante *"el Concesionario"*, *"la Sociedad Concesionaria"* o *"la Empresa"*.

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

I. Preámbulo

El transporte público representa hoy día un elemento esencial en el desarrollo de la vida de los habitantes de la Región Metropolitana, pues constituye el principal medio de transporte con que cuenta la mayoría de la población. Este servicio se erige como una necesidad pública de primer orden que posibilita materializar los derechos y libertades que la Constitución Política, asegura a todas las personas particularmente la libertad personal o ambulatoria, y también el derecho a la educación, la libertad de trabajo y el libre emprendimiento económico, entre otros.

La importancia de contar con un sistema de transporte público eficiente, seguro y de calidad, motivó el desarrollo por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de un proceso de revisión y evaluación global sobre el funcionamiento del Plan de Transporte Urbano de Santiago, en el cual se inserta el Sistema de Transporte Público Remunerado de Pasajeros de la Ciudad de Santiago (Sistema Transantiago) y los distintos contratos de concesión de uso de vías y de prestación de servicios complementarios celebrados en conformidad a lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley N°18.696, de las Bases de Licitación Transantiago 2003 y Bases de Licitación AFT 2004.

Para posibilitar la reformulación del marco normativo aplicable al Sistema de Transporte Público y soslayar las deficiencias asociadas a su estructura, concepción y diseño, la Ley N°20.504, publicada el 19 de marzo de 2011, que modifica el referido artículo 3° de la Ley N°18.696, introdujo una serie de adecuaciones al régimen jurídico del transporte público concesionado, con la finalidad de dotar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de nuevas herramientas en la gestión de los contratos de concesión de uso de vías y servicios complementarios.

Conforme a la Ley N°20.504, la regulación jurídica del Sistema de Transporte Público tendrá por finalidad la obtención de un servicio de calidad, que reconozca como núcleo central el

MINISTRO CHILE

interés público comprometido en el desarrollo de la actividad de transporte público, y asimismo, considere respecto de los proveedores de servicios del Sistema un régimen contractual que otorgue confianza, certeza y garantía de sus derechos.

Para tal efecto, el artículo primero transitorio de dicha ley faculta al Ministerio para poner término anticipado a los contratos de concesión del Sistema Transantiago. Por su parte, la Ley N°18.696, modificada por la citada Ley N°20.504, confiere al Ministerio atribuciones para entregar en forma directa la concesión de uso de vías en el evento de reunirse los requisitos específicos que hacen procedente esta forma de contratación administrativa.

II. Acuerdos

Cláusula Primera: Con motivo del proceso de revisión y evaluación global sobre el funcionamiento del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, considerando que es necesario reorientar los servicios de transporte hacia un modelo que principalmente incentive la calidad del servicio brindado a la población, y en ejercicio de la atribución prevista en el artículo primero transitorio de la Ley N°20.504 y de lo dispuesto en la Ley N°18.696, *el Ministerio* inició el proceso de término anticipado del Contrato de Concesión de Uso de Vías de la ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mediante Buses correspondiente a la Troncal N°4, suscrito entre ambas *partes* el 28 de enero de 2005, y que fuere aprobado por Resolución N°331, de 2005, del *Ministerio*, en adelante, "*el actual contrato de concesión*".

Cláusula Segunda: Conforme lo dispone y autoriza el citado artículo primero transitorio de la Ley N°20.504, *las partes* han convenido como monto de la indemnización por el término anticipado del *actual contrato de concesión* la cantidad única de **U.F. 1.321.469,21- (un millón trescientos veintiún mil cuatrocientos sesenta y nueve coma veintiún Unidades de Fomento)**. En consecuencia, el Estado de Chile pagará al *Concesionario*, como única y total indemnización por el término anticipado del *actual contrato de concesión*, la suma de **U.F. 1.321.469,21- (un millón trescientos veintiún mil cuatrocientos sesenta y nueve coma veintiún Unidades de Fomento)**, suma que comprende todos los derechos y obligaciones que existieren en virtud del contrato de concesión suscrito con fecha 28 de enero de 2005 y sus modificaciones posteriores.

El *Ministerio* y la *Empresa* acuerdan que el monto de la indemnización se pagará en la forma y plazo que en este acto se indica:

(a) **Monto total de la indemnización**: U.F. 1.321.469,21- (un millón trescientos veintiún mil cuatrocientos sesenta y nueve coma veintiún Unidades de Fomento).

(b) **Cantidad de cuotas en las que se pacta el pago de la indemnización**:

b.1) Cuota 1: U.F. 330.367 (trescientos treinta mil trescientos sesenta y siete Unidades de Fomento), que representan un 25% del monto total de la indemnización prevista en la letra (a) anterior.

b.2) Cuota 2: U.F. 198.220 (ciento noventa y ocho mil doscientos veinte Unidades de Fomento), que representan un 15% del monto total de la indemnización prevista en la letra (a) anterior.

b.3) Cuota 3: U.F 198.220 (ciento noventa y ocho mil doscientos veinte Unidades de Fomento), que representan un 15% del monto total de la indemnización prevista en la letra (a) anterior.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO

b.4) Cuota 4: U.F. 264.294 (doscientos sesenta y cuatro mil doscientos noventa y cuatro Unidades de Fomento), que representan un 20% del monto total de la indemnización prevista en la letra (a) anterior.

b.5) Cuota 5: U.F. 330.368,21 (trescientos treinta mil trescientos sesenta y ocho coma veintiún Unidades de Fomento), que representan un 25% del monto total de la indemnización prevista en la letra (a) anterior.

Las cuotas se pagarán con el valor en pesos chilenos de la Unidad de Fomento correspondiente a las fechas previstas para cada una de ellas en la letra (c) siguiente, o en la fecha que se señala a la letra d.5), según sea el caso.

Para estos efectos, se entenderá que la Unidad de Fomento es el valor que fija 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, Ley Orgánica Constitucional del Banco Central de Chile, y que dicho organismo publica en el Diario Oficial. Si en el futuro la ley 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 variación que experimente el índice de precios al consumidor (IPC) entre el último día del segundo mes anterior al que dejare de existir la Unidad de Fomento, y el último día del segundo mes anterior a la fecha de pago, 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.

(c) **Plazos en lo que se pacta el pago de la indemnización**: Las cuotas 1 a 4 referidas en la letra (b) anterior se pagarán en las oportunidades que se indican a continuación, salvo que aplique a su respecto lo dispuesto en la letra (d) siguiente, en cuyo caso el pago se efectuará conjuntamente con la cuota 5 en la fecha que más abajo se indica en la medida que dicho pago procediere.

c.1) Cuota 1: 31 de enero de 2014, o el día hábil inmediatamente siguiente.

c.2) Cuota 2: 31 de enero de 2015, o el día hábil inmediatamente siguiente.

c.3) Cuota 3: 31 de enero de 2016, o el día hábil inmediatamente siguiente.

c.4) Cuota 4: 31 de enero de 2017, o el día hábil inmediatamente siguiente.

c.5) Cuota 5: El ante penúltimo día hábil del *Nuevo Contrato de Concesión* definido en la letra d.0) siguiente, esto es, el 20 de Octubre de 2018.

(d) **Niveles de Servicio que determinan la fecha de pago**:

d.0) Definiciones:

Las palabras que se usan en esta cláusula 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.

Anexo 6: El Anexo 6 del *Nuevo Contrato de Concesión,* cuya copia se agrega al final de este documento como Anexo. Si se modificare de cualquier manera el contenido del citado Anexo 6, para los efectos de este acuerdo seguirán subsistentes los indicadores y metodologías contenidas en el documento agregado como Anexo.

Buses Sin Estándar Transantiago: Buses Livianos, Medianos y Pesados a que se refiere el artículo 2° del Decreto Supremo N°122, de 1991, del Ministerio y que, atendida la

MINISTRO
CHILE

fecha de su inscripción en el Registro Nacional de Transporte Público de Pasajeros, se rigen principalmente por lo dispuesto en el artículo 3 del referido Decreto Supremo N°122, de 1991, es decir, que no les resulta aplicable lo dispuesto en los artículos 2 bis y 7 del referido Decreto Supremo N°122.

ICF: El indicador de cumplimiento de frecuencia definido y regulado en el apartado B.2 del *Anexo 6.*

ICR: El indicador de cumplimiento de regularidad definido y regulado en el apartado B.3 del *Anexo 6.*

Indenture: Contrato de Emisión de Bonos otorgado por instrumento privado extendido en idioma inglés bajo la regulación 144 A y la Regulación S de la *Securities Act*, de 1933 y sus modificaciones, de Estados Unidos de América, suscrito el 18 de febrero de 2011 entre (i) BRT Escrow Corporation SpA, compañía especialmente formada bajo las leyes de la República de Chile, como el Emisor Inicial Temporal, (ii) The Bank of New York Mellon, como representante de los tenedores de bono, entre otras funciones, y (iii) Banco Santander Chile, como el Agente de Garantías; así como el Contrato de Emisión de Bonos Complementario (*supplemmental indenture*) suscrito el 28 de Febrero de 2011. Una copia del Contrato de Emisión de Bonos y del Contrato de Emisión de Bonos Complementario fue protocolizada el 28 de febrero de 2011, bajo el número 2089, repertorio número 7958, en la notaría de doña M. Gloria Acharán Toledo.

Ingresos Mensuales: Aquellos definidos en el *Anexo 6* y entendidos como la suma de los ingresos por transacciones y kilómetros de las liquidaciones de los días 10 y 25 del mes.

Ingresos Trimestrales: Corresponden a los *ingresos mensuales* de tres (3) meses consecutivos.

Ingresos Anuales: Corresponden a los ingresos mensuales de un año calendario.

Monto máximo de descuento: Límite máximo de los descuentos por incumplimiento de los indicadores de calidad *ICR* e *ICF* que pueden aplicarse a la Empresa conforme se define y regula en los apartados G.1 y G.2 del *Anexo 6,* respectivamente, incluido el *prorrateo* del indicador *ICR* definido en el apartado G.1.2 de dicho Anexo.

Nuevo Contrato de Concesión: Corresponde al contrato de concesión de uso de vías suscrito entre *las partes* a que se refiere la cláusula tercera del presente documento.

d.1) La cuota 1 referida en la letra b.1) anterior, se pagará en la fecha prevista en la letra c.1) precedente, siempre que la *Empresa* presente niveles de servicio público tales que, para el período comprendido entre la puesta en marcha de los servicios contemplados en el *Nuevo Contrato de Concesión* y el 31 de diciembre de 2013, el monto total de descuento por incumplimiento del *ICF e ICR* que debieran aplicarse para dicho período de no mediar los *Montos Máximos de Descuento*, disminuya progresivamente en forma trimestral, de modo que cada trimestre se obtenga un monto total de descuento (en Unidades de Fomento) menor al del trimestre anterior.

Si en algún trimestre de este período, la Empresa logra reducir el monto total de descuento por incumplimiento del *ICF e ICR* que debieran aplicarse de no mediar los *Montos Máximos de Descuento*, de forma tal que este monto total de descuento resultare igual o inferior al cinco por ciento (5%) de los *Ingresos trimestrales*, y en tanto no superare el cinco por ciento (5%), no será exigible la reducción trimestral progresiva dispuesta en el párrafo anterior. Si, habiéndose alcanzado un monto total de descuento igual o inferior al cinco por ciento (5%) de los *Ingresos Trimestrales*, en alguno de los trimestres siguientes la Empresa superase el cinco por ciento (5%) de los *Ingresos Trimestrales*, se considerará que no se

MINISTRO
CHILE

han cumplido las exigencias dispuestas para el pago de la cuota 1 en la fecha prevista en la letra c.1) precedente.

Para estos efectos, los trimestres agruparán los siguientes tres meses sucesivos del año: (i) enero, febrero y marzo; (ii) abril, mayo y junio; (iii) julio, agosto y septiembre, y (iv) octubre, noviembre y diciembre. La medición de los servicios y descuentos a considerar para la evaluación que se viene tratando en este literal, comenzará desde que principie el trimestre siguiente al de la entrada en vigencia del *Nuevo Contrato de Concesión*.

Adicional y copulativamente, la cuota individualizada en la letra c.1) precedente se pagará en la fecha prevista, siempre que en el trimestre comprendido entre el 1° de octubre de 2013 y el 31 de diciembre de 2013, la *Empresa* presente simultáneamente los siguientes niveles de servicio público y de situación financiera:

d.1.1) El total de descuentos por incumplimiento de los indicadores de calidad de servicio *ICF* e *ICR* que debieran aplicarse para dicho período de no mediar los *Montos máximos de descuento*, no supere en total el cinco por ciento (5%) de los *Ingresos trimestrales*.

d.1.2) Encontrarse al día en el cumplimiento de las obligaciones de pago previstas en el *"Indenture"*, particularmente con aquellas establecidas en el Exhibit A, lo que se acreditará con el denominado documento "*swift* de pago" emitido por el Chilean Collateral Trustee a que se refiere el *Indenture*.

d.1.3) Cumplir con el compromiso de renovación de flota, que consiste en la obligación del Concesionario de renovar ciento cincuenta y cuatro (154) buses sin estándar Transantiago que integran su flota actual, por al menos ciento cincuenta y cuatro (154) buses con estándar Transantiago, con una capacidad de transporte -en su conjunto- de a lo menos once mil ochocientas sesenta y siete (11.867) plazas. El cumplimiento de este compromiso se acreditará mediante la correspondiente inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

d.1.4) Que los acreedores no hayan hecho valer la aceleración del crédito basado en el hecho de haberse celebrado el presente acuerdo y el *Nuevo Contrato de Concesión*, según lo dispuesto en el *Indenture* ya indicado.

d.2) La cuota 2 referida en la letra b.2) anterior, se pagará en la fecha prevista en la letra c.2) precedente, siempre que en el período comprendido entre el 1° de enero de 2014 y el 31 de diciembre de 2014, la *Empresa* presente copulativamente los siguientes niveles de servicio público y de situación financiera:

d.2.1) El total de descuentos por incumplimiento de los indicadores de calidad de servicio *ICF* e *ICR*, que debiera aplicarse para dicho período, de no mediar los *Montos máximos de descuento*, sea igual o inferior a un cinco por ciento (5%) de los ingresos del mismo período *(Ingresos Anuales de 2014)*.

d.2.2) Encontrarse al día en el cumplimiento de las obligaciones de pago previstas en el *"Indenture"*, particularmente con aquellas establecidas en el Exhibit A, lo que se acreditará con el denominado documento "*swift* de pago" emitido por el Chilean Collateral Trustee a que se refiere el *Indenture*.

MINISTRO
CHILE

d.2.3) Acreditar que se ha cumplido o se mantiene, según corresponda, el cumplimiento del requisito indicado en el número d.1.3) sobre renovación de flota, circunstancia que será acreditada mediante el respectivo certificado emitido por el 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.

d.2.4) Que los acreedores no hayan hecho valer la aceleración del crédito basado en el hecho de haberse celebrado el presente acuerdo y el *Nuevo Contrato de Concesión*, según lo dispuesto en el *Indenture* ya indicado.

d.3) La cuota 3 referida en la letra b.3) anterior, se pagará en la fecha prevista en la letra c.3) precedente, siempre que en el período comprendido entre el 1° de enero de 2015 y el 31 de diciembre de 2015, la *Empresa* presente copulativamente los siguientes niveles de servicio público y de situación financiera:

d.3.1) El total de descuentos por incumplimiento de los indicadores de calidad de servicio *ICF* e *ICR*, que debiera aplicarse para dicho período, de no mediar los *Montos máximos de descuento*, sea igual o inferior al cinco por ciento (5%) de los ingresos del mismo período (*Ingresos Anuales de 2015*).

d.3.2) Encontrarse al día en el cumplimiento de las obligaciones de pago previstas en el *"Indenture"*, particularmente con aquellas establecidas en el Exhibit A, lo que se acreditará con el denominado documento "*swift* de pago" emitido por el Chilean Collateral Trustee a que se refiere el *Indenture*.

d.3.3) Acreditar que se ha cumplido o se mantiene, según corresponda, el cumplimiento del requisito indicado en el número d.1.3) sobre renovación de flota, circunstancia que será acreditada mediante el respectivo certificado emitido por el 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.

d.3.4) Que los acreedores no hayan hecho valer la aceleración del crédito basados en el hecho de haberse celebrado el presente acuerdo y el *Nuevo Contrato de Concesión*, según lo dispuesto en el *Indenture* ya indicado.

d.4) La cuota 4 referida en la letra b.4) anterior, se pagará en la fecha prevista en la letra c.4) precedente, siempre que en el período comprendido entre el 1° de enero de 2016 y el 31 de diciembre de 2016, la *Empresa* presente copulativamente los siguientes niveles de servicio público y de situación financiera:

d.4.1) El total de descuentos por incumplimiento de los indicadores de calidad de servicio *ICF* e *ICR*, que debiera aplicarse para dicho período, de no mediar los *Montos máximos de descuento*, sea igual o inferior al cinco por ciento (5%) de los ingresos del mismo período (*Ingresos Anuales de 2016*).

d.4.2) Encontrarse al día en el cumplimiento de las obligaciones de pago previstas en el *"Indenture"*, particularmente con aquellas establecidas en el Exhibit A, lo que se acreditará con el denominado documento "*swift* de

pago" emitido por el Chilean Collateral Trustee a que se refiere el *Indenture.*

d.4.3) Acreditar que se ha cumplido o se mantiene, según corresponda, el cumplimiento del requisito indicado en el número d.1.3) sobre renovación de flota, circunstancia que será acreditada mediante el respectivo certificado emitido por el 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.

d.4.4) Que los acreedores no hayan hecho valer la aceleración del crédito basado en el hecho de haberse celebrado el presente acuerdo y el *Nuevo Contrato de Concesión*, según lo dispuesto en el *Indenture* ya indicado.

Para el evento que no se cumplan por parte de la *Empresa* los niveles mínimos de servicio previstos en las letras d.1), d.2), d.3) y/o d.4) precedentes, la o las cuotas correspondientes serán pagadas conjuntamente con la cuota 5.

d.5) La cuota 5 referida en la letra b.5) anterior, se pagará en la fecha prevista en la letra c.5) precedente, y comprenderá, además, los montos que por aplicación de lo dispuesto en las letras d.1) a d.4) precedentes no hubiese correspondido pagar en la oportunidad inicialmente prevista en las letras c.1), c.2), c.3) y c.4), sin que para ello sea exigible el cumplimiento de algún requisito, salvo en caso que resulte aplicable lo previsto en la letra (e) siguiente.

(e) **No pago de las cuotas pendientes del pago de la indemnización en caso de caducidad ejecutoriada del *Nuevo Contrato de Concesión*.**

En el evento que la *Empresa* incurra en una causal de caducidad del *Nuevo Contrato de Concesión*, y el *Ministerio* -en ejercicio de sus atribuciones- disponga su aplicación mediante el correspondiente acto administrativo y éste se encuentre ejecutoriado, en sede administrativa y, en su caso, jurisdiccional, las partes convienen en que no habrá lugar al pago de la o las cuotas referidas en la letra (b) anterior, que no hayan sido pagadas con anterioridad al término anticipado del *Nuevo Contrato de Concesión*. En consecuencia, el Concesionario renuncia a cualquier acción o reclamación, en sede judicial o administrativa, tanto respecto del Estado de Chile, del *Ministerio*, como del Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y Comunas de San Bernardo y Puente Alto, cuyo objeto sea perseguir el pago de las cuotas pendientes de la indemnización en caso de término anticipado del *Nuevo Contrato de Concesión* por caducidad ejecutoriada, en sede administrativa o, en su caso, judicial.

Cláusula Tercera: En vista de la facultad prevista en el artículo 3° de la Ley N°18.696 y para velar por la continuidad de los servicios, las *partes* han acordado celebrar un Nuevo Contrato de Concesión de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mediante Buses, cuyas condiciones generales son las siguientes:

A. Servicios a Operar

Troncal 4 y Zona D

B. Parámetros

B.1 PPT_0 = $472,00

B.2 Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago (transbordos entre servicios de la misma unidad de negocio) = 8,29

B.3 $IPK_0 = 2,25$

B.4 $\alpha = 0,03$

B.5 $\beta_1 = 0,35$

B.6 $\beta_2 = 0,85$ para el primer ajuste *AIPK*, a realizarse en la liquidación N°25 contada desde el inicio del contrato de concesión.

$\beta_2 = 0,65$ para los restantes ajustes *AIPK*.

B.7 Reserva inicial de afectación = 4.563.818 Plazas – Km.

C. Flota

C.1 Se compromete la incorporación de doscientos treinta y un (231) buses durante el año 2012 para la operación de la zona D, los que deben tener en su conjunto a lo menos una capacidad de transporte de dieciséis mil novecientos cincuenta y cinco (16.955) plazas. Si al momento de su incorporación a la flota, uno o más de los 231 buses adicionales no fueran nuevos, el Concesionario deberá reemplazar ese o esos buses por la misma cantidad de buses nuevos, con estándar Transantiago, durante el año 2012, considerando que la totalidad de los 231 buses deben tener en su conjunto a lo menos una capacidad de transporte de dieciséis mil novecientos cincuenta y cinco (16.955) plazas.

C.2 Se compromete la renovación de ciento cincuenta y cuatro (154) buses sin estándar Transantiago durante el año 2012. Dicha renovación deberá considerar la incorporación de a lo menos ciento cincuenta y cuatro (154) vehículos nuevos con estándar Transantiago, con una capacidad de transporte, en su conjunto, de a lo menos once mil ochocientos sesenta y siete (11.867) plazas.

D. Índices de referencia

Los valores de referencia para implementar el Mecanismo de Ajuste por Costos (MAC) son los siguientes (valores publicados en julio 2011):

D.1 Índice de Precios al Consumidor (IPC) = 104,7

D.2 Índice de Costo de Mano de Obra (ICMO) = 110,12

D.3 Índice de precios del Petróleo Diesel (Diesel) = 549.441,41

D.4 Índice de precios del Gas Natural (GNC) = 117,32

D.5 Índice de precios Lubricantes = 144,78

D.6 Índice de precios de Neumáticos = 143,08

D.7 Valor del Dólar Observado (DO) = $469,41

Cláusula Cuarta: Las partes convienen que los derechos y obligaciones que emanan del *actual contrato de concesión* se extinguirán cuando se encuentren total y copulativamente tramitados el o los actos administrativos que dispongan (i) la aprobación del presente acuerdo, (ii) el término anticipado del *actual contrato de concesión*, y (iii) la aprobación del *Nuevo Contrato de Concesión.*

Cláusula Quinta: La escritura pública a que se refiere el artículo primero transitorio de la Ley N°20.504 se otorgará una vez publicada en el Diario Oficial el o los actos administrativos señalados en la Cláusula Cuarta anterior, y deberá dejar constancia del cumplimiento del pago de las remuneraciones y de las obligaciones de seguridad social de cargo de la sociedad concesionaria Express de Santiago Uno S.A. El monto de la indemnización que corresponde pagarse en dinero se efectuará en los plazos y formas previstas en la cláusula segunda una vez que la escritura pública se otorgue en los términos antes señalados.

Cláusula Sexta: Este acuerdo queda sujeto para su validez al cumplimiento de las normas que al efecto determina la Ley N°20.504, entre ellas, la condición de ser autorizado por las autoridades administrativas correspondientes.

III. Misceláneos

(i) Las partes acuerdan que el presente instrumento contiene los mecanismos adecuados y suficientes para mantener y posibilitar la continuidad y eficiencia del servicio público de transporte, como asimismo, de establecer ciertas condiciones de operación que permitan al Concesionario atender los servicios comprometidos, garantizando de esa forma la satisfacción del interés público real y concreto, sin menoscabo económico o patrimonial alguno para el Concesionario.

(ii) El Concesionario toma conocimiento de las modificaciones al sistema de transporte público que se encuentran hoy en proceso respecto de otros operadores de transporte que operan en el sistema, las que acepta, declarando que no tiene reclamo administrativo o judicial ni derecho a compensación o indemnización alguna a recibir por dichos cambios y sus efectos en la actual o futura concesión.

(iii) El Concesionario declara por este acto que renuncia a ejercer cualquier acción o reclamación en sede judicial o administrativa, tanto respecto del Estado de Chile, del Ministerio, como del Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y Comunas de San Bernardo y Puente Alto, relacionado con los acuerdos contenidos en el presente instrumento, salvo aquellas acciones derivadas del incumplimiento por parte del Ministerio, Estado de Chile y/o Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y Comunas de San Bernardo y Puente Alto, del presente acto jurídico.

(iv) 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 quedan en poder del Ministerio.

(v) La personería de don Gibrán Harcha Sarrás y de don Guillermo Sarmiento Useche para actuar en representación de Express de Santiago Uno S.A., consta de escritura pública de fecha 16 de Diciembre de 2011, otorgada en la Notaría de Santiago de doña María Gloria Acharán Toledo, en tanto que la personería de don Pedro Pablo Errázuriz Domínguez, consta en Decreto Supremo N°33, de fecha 16 de enero de 2011, del Ministerio del Interior. **GIBRÁN HARCHA SARRÁS, Express de Santiago Uno S.A.; GUILLERMO SARMIENTO USECHE, Express de Santiago Uno S.A.; PEDRO PABLO ERRÁZURIZ DOMÍNGUEZ, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.-**

ANEXO

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO

ANEXO 6

ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD EN LA EJECUCIÓN DE LOS SERVICIOS

A. INTRODUCCIÓN

La Sociedad Concesionaria es 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 anexo contempla los 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.

También con el objeto de velar por la calidad de los servicios, en este anexo se establecen indicadores de calidad en la atención entregada a los usuarios y un sistema de bonificación por buen desempeño del Concesionario.

Los montos que corresponda descontar, de conformidad a los indicadores previstos en este anexo, serán considerados en la forma y oportunidades previstas en la Cláusula 5 del contrato de concesión.

Cabe precisar que los menores ingresos que eventualmente deriven de la aplicación de los indicadores considerados en este anexo no constituyen sanciones y, en consecuencia, no serán considerados como multas ni tenidos en cuenta para los montos máximos de multas respecto de las cuales puede aplicarse la caducidad. Tampoco serán considerados como un menor ingreso para el cálculo de los mecanismos de ajuste de ingresos contemplados en el presente contrato de concesión.

B. INDICADORES DEL NIVEL DE CUMPLIMIENTO DE LA OFERTA PROGRAMADA

Para medir el grado de cumplimiento de la oferta planificada en el Programa de Operación se establecen dos indicadores, que se describen más adelante en los apartados B.2 y B.3:

i) Índice de cumplimiento de frecuencia (ICF)
ii) Indicador de cumplimiento de regularidad (ICR)

B.1 Definiciones generales

En lo que respecta a la medición de los indicadores de cumplimiento de la oferta programada, se entenderá como "períodos" aquellas agrupaciones de medias horas definidas de acuerdo a lo que se indica en el Anexo 3 del contrato de concesión.

La definición inicial de períodos se presenta en la Tabla a continuación:

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

Tabla 1
Definición de períodos

Tipo de Día	Definición Período	Hora Inicio	Hora Término	Horas Período
Laboral	Pre Nocturno Madrugada	0:00	0:59	1
Laboral	Nocturno	1:00	5:29	4,5
Laboral	Transición Nocturno	5:30	6:29	1
Laboral	Punta Mañana	6:30	8:29	2
Laboral	Transición Punta Mañana	8:30	9:29	1
Laboral	Fuera de Punta Mañana	9:30	12:29	3
Laboral	Punta Mediodía	12:30	13:59	1,5
Laboral	Fuera de Punta Tarde	14:00	17:29	3,5
Laboral	Punta Tarde	17:30	20:29	3
Laboral	Transición Punta Tarde	20:30	21:29	1
Laboral	Fuera de Punta Nocturno	21:30	22:59	1,5
Laboral	Pre Nocturno Noche	23:00	23:59	1
Tipo de Día	**Definición Período**	**Hora Inicio**	**Hora Término**	**Horas Período**
Sábado	Pre Nocturno Madrugada Sábado	0:00	0:59	1
Sábado	Nocturno Sábado	1:00	5:29	4,5
Sábado	Transición Sábado Mañana	5:30	6:29	1
Sábado	Punta Mañana Sábado	6:30	10:59	4,5
Sábado	Mañana Sábado	11:00	13:29	2,5
Sábado	Punta Mediodía Sábado	13:30	17:29	4
Sábado	Tarde Sábado	17:30	20:29	3
Sábado	Transición Sábado Nocturno	20:30	22:59	2,5
Sábado	Pre Nocturno Noche Sábado	23:00	23:59	1
Tipo de Día	**Definición Período**	**Hora Inicio**	**Hora Término**	**Horas Período**
Domingo	Pre Nocturno Madrugada Domingo	0:00	0:59	1
Domingo	Nocturno Domingo	1:00	5:29	4,5
Domingo	Transición Domingo Mañana	5:30	9:29	4
Domingo	Mañana Domingo	9:30	13:29	4
Domingo	Mediodía Domingo	13:30	17:29	4
Domingo	Tarde Domingo	17:30	20:59	3,5
Domingo	Transición Domingo Nocturno	21:00	22:59	2
Domingo	Pre Nocturno Noche Domingo	23:00	23:59	1

Para efectos de la medición de estos indicadores, la cantidad de períodos por día tipo no será modificada, a menos que exista acuerdo entre las partes. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá modificar los horarios de inicio y/o término de los períodos.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

B.2 Índice de cumplimiento de frecuencia (ICF)

El índice de cumplimiento de frecuencia (ICF) busca resguardar que los tiempos de espera de los usuarios no se vean aumentados debido a una menor cantidad de buses en circulación que la planificada. Este indicador contrasta, para cada servicio-sentido-período, la cantidad de expediciones efectivamente realizadas por el Concesionario con la cantidad de expediciones planificadas de acuerdo al Programa de Operación correspondiente.

Este indicador medirá el desempeño de la frecuencia de todos los servicios-sentido-período, durante todos los días del mes, y sobre la base de sus resultados se determinará el nivel de cumplimiento del servicio y los descuentos que corresponda. Se establecen cuatro niveles de medición, cuyos objetivos específicos se describen en los apartados siguientes:

- Nivel 1: Cumplimiento de despachos por servicio-sentido-período en el día (SSPD)
- Nivel 2: Cumplimiento de despachos por servicio-sentido-período en el mes (SSPM)
- Nivel 3: Cumplimiento de despachos por servicio-sentido en el mes (SSM)
- Nivel 4: Cumplimiento de despachos por Unidad de Negocio en el mes (UNM)

B.2.1 Cumplimiento de despachos por servicio-sentido-período en el día (SSPD)

El indicador SSPD busca cautelar la oferta de transporte de todos los servicios-sentido, en cada período de un día específico. Se establecen márgenes de holgura que reconocen las dificultades de la operación en la calle, pero que generan descuentos cuando la falta de oferta baja de cierto nivel mínimo.

Para estos efectos, se determinará el desempeño de cada servicio-sentido j, en cada período p, para cada día d del mes de medición T ($d \in T$), cuantificando las expediciones realizadas ($b^{real}_{j,p,d,T}$) con respecto a las expediciones planificadas en el Programa de Operación ($b^{prog}_{j,p,d,T}$) correspondiente, de la siguiente forma:

$$SSPD = ICF_{j,p,d,T} = Min\left\{1; \frac{b^{real}_{j,p,d,T}}{b^{prog}_{j,p,d,T}}\right\}$$

El resultado de dicho cotejo entregará el nivel de cumplimiento de este indicador. En función de éste y conforme a las reglas que a continuación se señalan, se determinará el monto de descuento que podría aplicarse, diferenciado según la frecuencia definida para el servicio-sentido-período en el Programa de Operación correspondiente.

B.2.1.1 SSPD en servicios-sentido-período con frecuencia programada menor o igual que 5 buses/hora

Para los servicios–sentido-período cuya frecuencia definida en el correspondiente Programa de Operación sea menor o igual que 5 buses/hora, los descuentos asociados, determinados en función del nivel de cumplimiento del indicador, serán los que a continuación se detallan:

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

i) Incumplimiento Leve: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 75,0% y mayor o igual que 60,0%, se considerará como un incumplimiento leve y no dará lugar a descuento.

ii) Incumplimiento Medio: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 60,0% y mayor o igual que 40,0%, se considerará como un incumplimiento medio, lo que podrá dar lugar a un descuento de hasta 4,0 UF por cada servicio-sentido-período que en un día específico resulte con este nivel de cumplimiento.

iii) Incumplimiento Grave: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 40,0%, se considerará como un incumplimiento grave, lo que podrá dar lugar a un descuento entre 4,1 UF y 8,0 UF por cada servicio-sentido-período que en un día específico resulte con este nivel de cumplimiento.

B.2.1.2 SSPD en servicios-sentido-período con frecuencia programada mayor que 5 buses/hora

Para los servicios-sentido-período cuya frecuencia definida en el correspondiente Programa de Operación sea mayor que 5 buses/hora, los descuentos asociados, determinados en función del nivel de cumplimiento del indicador, serán los que a continuación se detallan:

i) Incumplimiento Leve: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 75,0% y mayor o igual que 60,0%, se considerará como un incumplimiento leve, lo que podrá dar lugar a un descuento de hasta 3,0 UF por cada servicio-sentido-período que en un día específico resulte con este nivel de cumplimiento.

ii) Incumplimiento Medio: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 60,0% y mayor o igual que 40,0%, se considerará como un incumplimiento medio, lo que podrá dar lugar a un descuento entre 3,1 UF y 7,0 UF por cada servicio-sentido-período que en un día específico resulte con este nivel de cumplimiento.

iii) Incumplimiento Grave: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 40,0%, se considerará como un incumplimiento grave, lo que podrá dar lugar a un descuento entre 7,1 UF y 14,0 UF por cada servicio-sentido-período que en un día específico resulte con este nivel de cumplimiento.

B.2.2 Cumplimiento de despachos por servicio-sentido-período en el mes (SSPM)

El indicador SSPM busca cautelar la oferta de transporte de todos los servicios-sentido, en cada período, durante un mes, de forma de prevenir situaciones de incumplimiento sistemático que puedan afectar a algunos servicios u horarios en particular.

Para estos efectos, se determinará el desempeño de cada servicio-sentido-período, a lo largo de un mes. Para ello, se determinará el desempeño de cada servicio-sentido *j*, en cada período

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

p, en el mes de medición T, cuantificando las expediciones realizadas ($b^{real}_{j,p,d,T}$) con respecto a las expediciones planificadas en el o los Programa(s) de Operación ($b^{prog}_{j,p,d,T}$) correspondiente(s), de la siguiente forma:

$$SSPM = ICF_{j,p,T} = \frac{\sum_{d \in T} Min\left\{b^{real}_{j,p,d,T}; b^{prog}_{j,p,d,T}\right\}}{\sum_{d \in T} b^{prog}_{j,p,d,T}}$$

El resultado de dicho cálculo entregará el nivel de cumplimiento de este indicador. En función de éste y conforme a las reglas que a continuación se señalan, se determinará el monto de descuento que podría aplicarse, diferenciado según la frecuencia definida para el servicio-sentido-período en el Programa de Operación correspondiente.

B.2.2.1 SSPM en servicios-sentido-período con frecuencia programada menor o igual que 5 buses/hora

Para los servicios-sentido-período cuya frecuencia definida en el correspondiente Programa de Operación sea menor o igual que 5 buses/hora, los descuentos asociados, determinados en función del nivel de cumplimiento del indicador, serán los que a continuación se detallan:

i) Incumplimiento Leve: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 92,0% y mayor o igual que 85,0%, se considerará como un incumplimiento leve, lo que podrá dar lugar a un descuento de hasta 21,0 UF por cada servicio-sentido-período que a lo largo del mes resulte con este nivel de cumplimiento.

ii) Incumplimiento Medio: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 85,0% y mayor o igual que 80,0%, se considerará como un incumplimiento medio, lo que podrá dar lugar a un descuento entre 21,1 UF y 42,0 UF por cada servicio-sentido-período que a lo largo del mes resulte con este nivel de cumplimiento.

iii) Incumplimiento Grave: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 80,0%, se considerará como un incumplimiento grave, lo que podrá dar lugar a un descuento entre 42,1 UF y 84,0 UF por cada servicio-sentido-período que a lo largo del mes resulte con este nivel de cumplimiento.

B.2.2.2 SSPM en servicios-sentido-período con frecuencia programada mayor que 5 buses/hora

Para los servicios–sentido-período cuya frecuencia definida en el correspondiente Programa de Operación sea mayor que 5 buses/hora, los descuentos asociados, determinados en función del nivel de cumplimiento del indicador, serán los que a continuación se detallan:

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

i) Incumplimiento Leve: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 92,0% y mayor o igual que 85,0%, se considerará como un incumplimiento leve, lo que podrá dar lugar a un descuento de hasta 35,0 UF por cada servicio-sentido-período que a lo largo del mes resulte con este nivel de cumplimiento.

ii) Incumplimiento Medio: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 85,0% y mayor o igual que 80,0%, se considerará como un incumplimiento medio, lo que podrá dar lugar a un descuento entre 35,1 UF y 70,0 UF por cada servicio-sentido-período que a lo largo del mes resulte con este nivel de cumplimiento.

iii) Incumplimiento Grave: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 80,0%, se considerará como un incumplimiento grave, lo que podrá dar lugar a un descuento entre 70,1 UF y 140,0 UF por cada servicio-sentido-período que a lo largo del mes resulte con este nivel de cumplimiento.

B.2.3 Cumplimiento de despachos por servicio-sentido en el mes (SSM)

El indicador SSM busca cautelar la oferta de transporte de cada servicio-sentido, durante un mes, de forma de prevenir situaciones de incumplimiento sistemático que puedan afectar a algunos servicios en particular.

Para estos efectos, se determinará el desempeño de cada servicio-sentido j en el mes de medición T, cuantificando las expediciones realizadas ($b^{real}_{j,p,d,T}$) con respecto a las expediciones planificadas en el o los Programa(s) de Operación ($b^{prog}_{j,p,d,T}$) correspondiente(s), de la siguiente forma:

$$SSM = ICF_{j,T} = \frac{\sum_{p}\sum_{d \in T} Min\left\{b^{real}_{j,p,d,T}; b^{prog}_{j,p,d,T}\right\}}{\sum_{p}\sum_{d \in T} b^{prog}_{j,p,d,T}}$$

El resultado de dicho cálculo entregará el nivel de cumplimiento de este indicador. En función de éste y conforme a las reglas que a continuación se señalan, se determinarán las sanciones que podrían aplicarse.

Se definen los siguientes rangos de incumplimiento:

i) Incumplimiento Leve: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 100% y mayor o igual que 90,0%, se considerará como un incumplimiento leve, lo que no dará lugar a descuentos ni sanciones.

ii) Incumplimiento Medio: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 90,0% y mayor o igual que 85,0%, se considerará como un incumplimiento medio, lo que podrá dar lugar a las sanciones indicadas en el Anexo 7 del presente contrato de concesión.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

iii) Incumplimiento Grave: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor a 85,0%, se considerará como un incumplimiento grave, lo que podrá dar lugar a las sanciones indicadas en el Anexo 7 del presente contrato de concesión.

B.2.4 Cumplimiento de despachos por Unidad de Negocio en el mes (UNM)

El indicador UNM busca cautelar la oferta de transporte de todos los servicios-sentido de la Unidad de Negocio durante un mes, de forma de representar el desempeño global del Concesionario.

Para estos efectos, se determinará el desempeño de todos los servicios-sentido en el mes de medición T, cuantificando las expediciones realizadas ($b^{real}_{j,p,d,T}$) con respecto a las expediciones planificadas en el o los Programa(s) de Operación ($b^{prog}_{j,p,d,T}$) correspondiente(s), de la siguiente forma:

$$UNM = ICF_T = \frac{\sum_j \sum_p \sum_{d \in T} Min\left\{b^{real}_{j,p,d,T}; b^{prog}_{j,p,d,T}\right\}}{\sum_j \sum_p \sum_{d \in T} b^{prog}_{j,p,d,T}}$$

El resultado de dicho cálculo entregará el nivel de cumplimiento de este indicador. En función de éste y conforme a las reglas que a continuación se señalan, se determinarán las sanciones que podrían aplicarse.

Se definen los siguientes rangos de incumplimiento:

i) Incumplimiento Leve: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 100% y mayor o igual que 95,0%, se considerará como un incumplimiento leve, lo que no dará lugar a descuentos ni sanciones.

ii) Incumplimiento Medio: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 95,0% y mayor o igual que 90,0%, se considerará como un incumplimiento medio, lo que podrá dar lugar a las sanciones indicadas en el Anexo 7 del presente contrato de concesión.

iii) Incumplimiento Grave: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor a 90,0%, se considerará como un incumplimiento grave, lo que podrá dar lugar a las sanciones indicadas en el Anexo 7 del presente contrato de concesión.

B.3 Indicador de cumplimiento de regularidad (ICR)

El indicador de cumplimiento de regularidad (ICR) busca resguardar que los tiempos de espera de los usuarios no se vean afectados debido a un aumento de los tiempos entre buses, o a la impuntualidad de los servicios. Para estos efectos, se medirá el desempeño de la regularidad de la operación de todos los servicios-sentido-período, durante todos los días del mes, y sobre la base de sus resultados

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES MINISTRO CHILE

se determinará el nivel de cumplimiento del servicio y los descuentos que correspondan.

Se establecen tres tipos de indicadores, los cuales se aplicarán dependiendo de las frecuencias definidas para cada servicio-sentido-período y la variabilidad de la velocidad asociada a dicha operación:

i) ICR-I: Indicador de cumplimiento de regularidad según intervalos entre buses fuera de rango (incidentes).

ii) ICR-E: Indicador de cumplimiento de regularidad según tiempo de espera en exceso.

iii) ICR-P: Indicador de cumplimiento de regularidad según puntualidad en ruta.

Inicialmente se medirán todos los servicios-sentido-período mediante el indicador ICR-I. En la medida que los mecanismos tecnológicos lo permitan, se medirán y aplicarán los indicadores ICR-E e ICR-P en los casos que corresponda. Cabe precisar que cada servicio-sentido-período será medido por un solo indicador.

La Coordinación Transantiago informará al Concesionario la fecha a partir de la cual se comenzará la medición de los indicadores ICR-E e ICR-P. El inicio del período de aplicación de los descuentos asociados a ICR-E e ICR-P no podrá ocurrir antes de dos (2) meses desde la fecha en que se informó al Concesionario el inicio de su medición. Durante este lapso, la Coordinación Transantiago entregará al Concesionario los resultados de los indicadores, con el fin de facilitar que éste disponga medidas en su gestión operacional conducentes a mejorar su desempeño.

El objeto, procedimiento y montos de descuento asociado a cada uno de estos indicadores se detallan en los apartados siguientes.

B.3.1 Base común para la formulación de los indicadores de regularidad

Para la medición del desempeño de cualquiera de los tres indicadores de regularidad (ICR-I, ICR-E e ICR-P), se aplicará la base de formulación descrita a continuación.

B.3.1.1 Puntos de control

Se define para cada servicio-sentido *j* un conjunto de puntos de control donde se registrarán instantes de paso de los buses, los cuales determinarán intervalos entre buses. Cada uno de estos puntos de control *i* serán identificados como $c_{i,j}$, siendo C_j el total de los puntos de control para un servicio-sentido *j*.

Inicialmente se considerará que $C_j = 3$, donde los $c_{i,j}$ corresponderán al punto de inicio de cada servicio-sentido, un punto intermedio de la ruta y el punto de término del recorrido.

En la medida que las condiciones tecnológicas de medición lo permitan y las condiciones de operación así lo aconsejen, la Coordinación Transantiago podrá aumentar estos puntos de control. La cantidad y ubicación de estos puntos de control serán oportunamente informados al Concesionario y podrán diferir entre períodos, para cada servicio-sentido *j*.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

B.3.1.2 Períodos de medición

Se entenderá como período p a un período, de aquellos definidos en la Tabla 1, en un día específico del mes de medición T.

B.3.1.3 Intervalos programados

De acuerdo a lo establecido en el Programa de Operación de un servicio-sentido j, en un período p deben salir buses a circulación en el punto de inicio del recorrido en los instantes g (expresados en horas y minutos) $g_{j,p}^{1,prog}, g_{j,p}^{2,prog} \ldots g_{j,p}^{L_{j,p},prog}$, donde $L_{j,p}$ corresponde al total de expediciones planificadas para el servicio-sentido j en el período p.

Se definen los **intervalos programados** asociados al servicio-sentido j en el período p ($I_{j,p}^{l,prog}$) como:

$$I_{j,p}^{1,prog} = g_{j,p}^{2,prog} - g_{j,p}^{1,prog}$$
$$I_{j,p}^{2,prog} = g_{j,p}^{3,prog} - g_{j,p}^{2,prog}$$
$$\ldots$$
$$I_{j,p}^{l,prog} = g_{j,p}^{l+1,prog} - g_{j,p}^{l,prog}$$
$$\ldots$$
$$I_{j,p}^{L_{j,p},prog} = g_{j,p+1}^{1,prog} - g_{j,p}^{L_{j,p},prog}$$

Si en el período siguiente al período de medición ($p+1$) no hay operación, la última expedición será medida con respecto a su horario de despacho definido en el Programa de Operación. Lo mismo para el primer despacho de un período cuyo antecesor ($p-1$) no tiene operación programada.

Finalmente, el intervalo programado de referencia para el servicio-sentido j en el período p $\left(I_{j,p}^{prog}\right)$ corresponderá al máximo valor entre todos los intervalos programados $I_{j,p}^{l,prog}$.

B.3.1.4 Intervalos observados

Por otra parte, se observará la operación real de un servicio-sentido j en un período p, en un punto de control $c_{i,j}$ y se registrarán los instantes g de paso (expresados en horas y minutos) $g_{j,p}^{1,obs}$, $g_{j,p}^{2,obs} \ldots g_{j,p}^{M_{j,p},obs}$, donde $M_{j,p}$ corresponde al total de expediciones efectivamente realizadas para el servicio-sentido j en el período p.

Se definen los **intervalos observados** en el servicio-sentido j y período p, en un punto de control $c_{i,j}$ ($I_{j,p}^{l,obs}(c_{i,j})$) como:

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

$$I_{j,p}^{1,obs}(c_{i,j}) = g_{j,p}^{2,obs}(c_{i,j}) - g_{j,p}^{1,obs}(c_{i,j})$$
$$I_{j,p}^{2,obs}(c_{i,j}) = g_{j,p}^{3,obs}(c_{i,j}) - g_{j,p}^{2,obs}(c_{i,j})$$
...
$$I_{j,p}^{l,obs}(c_{i,j}) = g_{j,p}^{l+1,obs}(c_{i,j}) - g_{j,p}^{l,obs}(c_{i,j})$$
...
$$I_{j,p}^{M_{j,p},obs}(c_{i,j}) = g_{j,p+1}^{1,obs}(c_{i,j}) - g_{j,p}^{M_{j,p},obs}(c_{i,j})$$

B.3.2 ICR-I, indicador de regularidad según intervalos entre buses fuera de rango (incidentes)

El indicador *ICR-I* tiene por objetivo prevenir que se produzcan intervalos de tiempo entre buses demasiado grandes en relación a lo planificado, que aumenten de forma importante los tiempos de espera de los usuarios.

A través del indicador *ICR-I* se determinará el desempeño de la regularidad para los servicios-sentido-período de alta frecuencia. Para estos efectos, se entenderá por servicios-sentido de alta frecuencia aquellos que en el Programa de Operación correspondiente tienen establecido un número de expediciones mayor o igual que quince (15) buses/hora. En estos casos el objetivo es prevenir que se produzcan intervalos entre buses superiores a un tiempo máximo (umbral) definido.

Los instantes de paso correspondientes al período p (es decir, el conjunto $g_{j,p}^{1,obs}$, $g_{j,p}^{2,obs}$ ... $g_{j,p}^{M_{j,p},obs}$) no necesariamente deben ser registrados en dicho período, pues es factible que los buses despachados en el período p, según se definen en el Programa de Operación, puedan pasar por el punto de control en un período posterior. Lo relevante para el indicador *ICR-I* es que los buses pasen por el punto de control a intervalos homogéneos y consistentes con el intervalo de salida establecido en el Programa de Operación, no importando para el cálculo de *ICR-I* en qué período se registra el paso por el punto de control ni cuánto demoren los buses en llegar allí desde el cabezal. Tampoco es relevante el orden en que pasen los buses por un punto de control: no es necesario que 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 *ICR-I*.

Para estos efectos, se define un **Intervalo de Tiempo Aceptable** en el servicio-sentido j en un período p ($TA_{j,p}$) como:

$$TA_{j,p} = I_{j,p}^{prog} + Hol_{j,p}^{Inc}$$

Donde la Holgura ($Hol_{j,p}^{Inc}$) en el servicio-sentido j en el período p (expresada en minutos) es:

$$Hol_{j,p}^{Inc} = Max\left\{3; Min\left\{\left(0{,}4 \cdot I_{j,p}^{prog}\right); 10\right\}\right\}$$

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

Se define un **Incidente** en un intervalo observado $I_{j,p}^{l,obs}$, en el servicio-sentido j, período p, y punto de control $c_{i,j}$ $\left(Inc^{l}_{j,p}(c_{i,j})\right)$ como:

$$Inc^{l}_{j,p}(c_{i,j}) = \left(Max\left\{0\,;\, I_{j,p}^{l,obs}(c_{i,j}) - TA_{j,p}\right\}\right)^2$$

Cuando $Inc^{l}_{j,p}(c_{i,j}) = 0$, se considerará que no hubo un Incidente en el intervalo observado $I_{j,p}^{l,obs}$.

Se define el indicador "Suma de Incidentes" (valor en minutos al cuadrado) en el servicio-sentido j, período p ($SInc_{j,p}$) como:

$$SInc_{j,p} = \frac{\sum_{l,i} Inc^{l}_{j,p}(c_{i,j})}{C_j}$$

El total de Incidentes de la unidad de negocio en el mes de medición T ($SInc_T$) se calculará como:

$$SInc_T = \sum_{j,p} SInc_{j,p}$$

Donde j,p es el conjunto de servicios-sentido-período para los cuales corresponde la medición de *ICR-I* durante el mes T.

Por cada minuto al cuadrado asociado al indicador $SInc_T$, se podrá aplicar un descuento de <u>hasta 0,01 UF</u>.

El resultado del indicador *ICR-I* corresponderá al número de intervalos observados sin incidentes dividido por el número total de intervalos observados durante el mes de medición T.

Dado esto, se definen los siguientes rangos de cumplimiento:

i) Cumplimiento alto: Si el indicador *ICR-I* resulta mayor o igual que 0,900 se considerará como un buen cumplimiento.

ii) Cumplimiento medio: Si el indicador *ICR-I* resulta menor que 0,900 y mayor o igual que 0,800 se considerará como un cumplimiento de nivel medio.

iii) Cumplimiento bajo: Si el indicador *ICR-I* resulta menor que 0,800 se considerará como un cumplimiento de nivel bajo.

El rango de cumplimiento del indicador *ICR-I* será monitoreado mensualmente. De registrarse bajas importantes en el nivel de cumplimiento o una persistencia del grado de cumplimiento bajo, el Ministerio podrá, conforme lo dispone el punto 7.3.1 del contrato de concesión, designar un Observador e iniciar un proceso de análisis de la operación del Concesionario, sin perjuicio de las sanciones que puedan corresponder de acuerdo a lo indicado en el Anexo 7 del contrato de concesión.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES MINISTRO CHILE

B.3.3 ICR-E, indicador de regularidad según tiempo de espera en exceso

El indicador $ICR\text{-}E$ tiene por objetivo prevenir que se produzcan intervalos de tiempo entre buses demasiado grandes, o que éstos sean poco homogéneos, tal que los tiempos de espera percibidos por los usuarios sobrepasen un cierto margen u holgura por sobre lo planificado.

A través del indicador $ICR\text{-}E$ se determinará el desempeño de la regularidad para los servicios-sentido-período de frecuencia media, es decir, aquellos que en el Programa de Operación correspondiente tienen establecido un número de expediciones mayor que cinco (5) buses/hora y menor que quince (15) buses/hora, y también para servicios-sentido-período de frecuencia baja (menor o igual que cinco (5) buses/hora) para los cuales no se determine la publicación de itinerarios de paso por puntos de control a usuarios.

Los instantes de paso correspondientes al período p (es decir, el conjunto $g_{j,p}^{1,obs}$, $g_{j,p}^{2,obs}$ ... $g_{j,p}^{M_{j,p},obs}$) no necesariamente deben ser registrados en dicho período, pues es factible que los buses despachados en el período p, según se definen en el Programa de Operación, puedan pasar por el punto de control en un período posterior. Lo relevante para el indicador $ICR\text{-}E$ es que los buses pasen por el punto de control a intervalos homogéneos y consistentes con el intervalo de salida establecido en el Programa de Operación, no importando para el cálculo de $ICR\text{-}E$ en qué período se registra el paso por el punto de control ni cuánto demoren los buses en llegar allí desde el cabezal. Tampoco es relevante el orden en que pasen los buses por un punto de control: no es necesario que 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 $ICR\text{-}E$.

Se medirá para cada servicio-sentido en un período en particular el intervalo de tiempo promedio y su coeficiente de variación, y se contrastará (restará) con el intervalo de tiempo programado, más un margen de holgura definido.

En primer lugar, se define el **tiempo de espera programado** ($TE_{j,p}^{prog}$) asociado al servicio-sentido j en el período p, como:

$$TE_{j,p}^{prog} = \frac{\overline{I_{j,p}^{prog}} \cdot \left(1 + \left(CV_{j,p}^{prog}\right)^2\right)}{2}$$

$$CV_{j,p}^{prog} = \sqrt{\frac{\sum_{l \in L'_{j,p}} \left[\frac{\left(I_{j,p}^{l,prog} - \overline{I_{j,p}^{prog}}\right)^2}{\left(\overline{I_{j,p}^{prog}}\right)^2} \right]}{L_{j,p} - 1}}$$

donde:

$\overline{I_{j,p}^{prog}}$: Promedio de todos los intervalos programados asociados al servicio-sentido j en el período p.

$L'_{j,p}$: Conjunto de intervalos asociados al servicio-sentido j en el período p.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

$L_{j,p}$: Número de intervalos asociados al servicio-sentido j en el período p.

En segundo lugar, se define el **tiempo de espera observado** ($TE_{j,p}^{obs}(c_{i,j})$) asociado al servicio-sentido j en el período p y punto de control $c_{i,j}$ como:

$$TE_{j,p}^{obs}(c_{i,j}) = \frac{\overline{I_{j,p}^{obs}} \cdot \left(1 + \left(CV_{j,p}^{obs}(c_{i,j})\right)^2\right)}{2}$$

$$CV_{j,p}^{obs}(c_{i,j}) = \sqrt{\frac{\sum_{l \in L'_{j,p}} \left[\frac{\left(I_{j,p}^{l,obs}(c_{i,j}) - \overline{I_{j,p}^{obs}}(c_{i,j})\right)^2}{\left(\overline{I_{j,p}^{obs}}(c_{i,j})\right)^2} \right]}{L_{j,p} - 1}}$$

donde:

$\overline{I_{j,p}^{obs}}(c_{i,j})$: Promedio de todos los intervalos observados asociados al servicio-sentido j en el período p en el punto de control $c_{i,j}$.

Considerando lo anterior, se define el **tiempo de espera en exceso** ($TEE_{j,p}(c_{i,j})$) asociado al servicio-sentido j en el período p en el punto de control $c_{i,j}$ como:

$$TEE_{j,p}(c_{i,j}) = Max\left\{0, TE_{j,p}^{obs}(c_{i,j}) - \left(TE_{j,p}^{prog} + \frac{Hol_{j,p}^{TEE}}{2}\right)\right\}$$

Donde la Holgura ($Hol_{j,p}^{TEE}$) del servicio-sentido j en el período p, expresada en minutos, es:

$$Hol_{j,p}^{TEE} = Max\left\{3; Min\left\{\left(0{,}4 \cdot I_{j,p}^{prog}\right); 10\right\}\right\}$$

El valor del Tiempo de Espera en Exceso de cada servicio-sentido-período ($TEE_{j,p}$) corresponderá al promedio de los tiempos de espera en exceso observados en cada punto de control, es decir:

$$TEE_{j,p} = \frac{\sum_{i} TEE_{j,p}(c_{i,j})}{C_j}$$

El tiempo de espera en exceso resultante para la unidad de negocio en el mes de medición T será:

$$TEE_T = \sum_{j,p} \left(TEE_{j,p}\right)^2$$

Donde j,p es el conjunto de servicios-sentido-período para los cuales corresponde la medición de $ICR\text{-}E$ durante el mes T.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

Por cada minuto al cuadrado asociado al indicador TEE_T, se podrá aplicar un descuento de hasta 0,01 UF.

El resultado del indicador *ICR-E* para el mes de medición T corresponderá a:

$$ICR-E = Max\left(0;1-\frac{\sum_{j,p} TEE_{j,p}}{\sum_{j,p} TE_{j,p}^{prog}}\right)$$

Dado esto, se definen los siguientes rangos de cumplimiento:

i) Cumplimiento alto: Si el indicador *ICR-E* resulta mayor o igual que 0,900 se considerará como un buen cumplimiento.

ii) Cumplimiento medio: Si el indicador *ICR-E* resulta menor que 0,900 y mayor o igual que 0,800 se considerará como un cumplimiento de nivel medio.

iii) Cumplimiento bajo: Si el indicador *ICR-E* resulta menor que 0,800 se considerará como un cumplimiento de nivel bajo.

El rango de cumplimiento del indicador *ICR-E* será monitoreado mensualmente. De registrarse bajas importantes en el nivel de cumplimiento o una persistencia del grado de cumplimiento bajo, el Ministerio podrá, conforme lo dispone el punto 7.3.1 del contrato de concesión, designar un Observador e iniciar un proceso de análisis de la operación del Concesionario, sin perjuicio de las sanciones que puedan corresponder de acuerdo a lo indicado en el Anexo 7 del contrato de concesión.

B.3.4 ICR-P, Indicador de regularidad según puntualidad en ruta, respecto a itinerario informado a usuarios

A través del indicador *ICR-P* se busca cautelar la puntualidad en la prestación de los servicios respecto al itinerario informado a los usuarios. En este caso se determinará el desempeño de la regularidad para los servicios-sentido-período de frecuencia baja (menor o igual que cinco (5) buses/hora) donde sea factible y el Ministerio determine comunicar a los usuarios los itinerarios de pasada por puntos de control.

Inicialmente este indicador se aplicará a los servicios que operan en horario nocturno, sin perjuicio de que se podrá avanzar hacia su aplicación en otros períodos donde se cumplan las condiciones necesarias para la publicación de itinerarios.

Para estos casos se determinará inicialmente un itinerario de paso por punto de control en la ruta. Se contrastará el tiempo efectivo de paso de cada bus por cada punto de control, estableciéndose holguras asimétricas entre adelantamientos y atrasos pues se considera más grave lo primero.

Los instantes de paso programados $g_{j,p}^{l,prog}(c_{i,j})$ serán los que defina el Programa de Operación en el servicio-sentido j, período p, en el punto de control $c_{i,j}$.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

El **desfase efectivo** $d\left(g_{j,p}^{l,prog}\left(c_{i,j}\right)\right)$ de un instante de paso programado en el servicio-sentido j, período p, en el punto de control $c_{i,j}$ será:

- 0 (cero) si existe un bus cuyo instante de paso observado $g_{j,p}^{l,obs}\left(c_{i,j}\right)$ queda contenido en el intervalo $\left\{ g_{j,p}^{l,prog}\left(c_{i,j}\right)-2\,;\, g_{j,p}^{l,prog}\left(c_{i,j}\right)+4 \right\}$
- Si no existe un bus cuyo instante de paso observado $g_{j,p}^{l,obs}\left(c_{i,j}\right)$ quede contenido en el intervalo definido en el punto anterior, el desfase efectivo será igual a la diferencia (en minutos) entre el instante de paso programado $g_{j,b}^{l,prog}\left(c_{i,j}\right)$ y el siguiente instante en que se observe el paso de un bus en el punto de control $g_{j,p}^{l,obs}\left(c_{i,j}\right)$.

Para determinar el desfase efectivo se tomará en consideración la última información de posicionamiento disponible (última emisión del GPS) de cada expedición en cada punto de control.

El desfase asociado al servicio-sentido j en el período p se definirá como la suma de los desfases efectivos al cuadrado, registrados en cada punto de control $c_{i,j}$, dividido por el total de puntos de control (C_j):

$$d_{j,p} = \frac{\sum_{l,c_{i,j}} \left(d\left(g_{j,p}^{l,prog}\left(c_{i,j}\right)\right)\right)^2}{C_j}$$

El desfase asociado a la Unidad de Negocio será la suma de los desfases efectivos de todas las expediciones realizadas:

$$Desfase = \sum_{j,p} d_{j,p}$$

Donde j,p es el conjunto de servicios-sentido-período para los cuales corresponde la medición de *ICR-P* durante el mes T.

El descuento asociado a la Unidad de Negocio podrá ser de <u>hasta 0,01 UF</u> por cada minuto al cuadrado de desfase.

El Ministerio podrá dar la instrucción de retrasar la operación de una expedición en particular, por razones de buen servicio, en cuyo caso esta expedición se excluirá de la medición del indicador.

El resultado del indicador *ICR-P* para el mes de medición T corresponderá al número de desfases efectivos iguales a cero (0), dividido por el total de instantes de paso programados analizados. Dado esto, se definen los siguientes rangos de cumplimiento:

i) Cumplimiento alto: Si el indicador *ICR-P* resulta mayor o igual que 0,95 se considerará como un buen cumplimiento.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

ii) Cumplimiento medio: Si el indicador *ICR-P* resulta menor que 0,95 y mayor o igual que 0,85 se considerará como un cumplimiento de nivel medio.

iii) Cumplimiento bajo: Si el indicador *ICR-P* resulta menor que 0,85 se considerará como un cumplimiento de nivel bajo.

El rango de cumplimiento del indicador *ICR-P* será monitoreado mensualmente. De registrarse bajas importantes en el nivel de cumplimiento o una persistencia del grado de cumplimiento bajo, el Ministerio podrá, conforme lo dispone el punto 7.3.1 del contrato de concesión, designar un Observador e iniciar un proceso de análisis de la operación del Concesionario, sin perjuicio de las sanciones que puedan corresponder de acuerdo a lo indicado en el Anexo 7 del contrato de concesión.

C. ANÁLISIS DE DISPONIBILIDAD EFECTIVA DE TRANSPORTE (ADET)

Para velar porque el usuario cuente con una disponibilidad efectiva de transporte, la Coordinación Transantiago podrá supervisar las paradas e identificar aquellas que presenten una capacidad de transporte insuficiente para atender las necesidades de demanda, que se traduzca en la existencia de personas imposibilitadas de abordar los buses por períodos prolongados.

La medición de este indicador será efectuada por personal que designe el Ministerio a través de la Coordinación Transantiago, y considerará la observación en terreno del Tiempo de Espera Real experimentado por los usuarios en un mismo horario, durante tres (3) días no necesariamente consecutivos, dentro de un lapso no superior a treinta (30) días. Las tres (3) mediciones deberán ser realizadas durante la vigencia de un mismo Programa de Operación u otro Programa de Operación pero condiciones operacionales programadas equivalentes (misma frecuencia, itinerarios y capacidad de transporte).

C.1 Descripción del ADET y el proceso para estimar el Tiempo de Espera Real

C.1.1 Un observador designado por la Coordinación Transantiago levantará un acta con el registro del paso de los buses del servicio-sentido monitoreado durante el período de observación, que en general no debería ser inferior al lapso de una hora, con el fin de registrar la evolución del servicio antes y después del momento de mayor conflicto. El observador deberá registrar la Placa Patente Única de los buses, su hora de paso y la factibilidad de acceder al bus como un último usuario.

C.1.2 El observador evaluará la factibilidad de acceder al bus, considerando el punto de vista del usuario. Para estos efectos, el observador deberá verificar la factibilidad de subirse al bus, en el supuesto de que él fuera el último usuario de la parada o de la fila de usuarios que intenta abordarlo. Se entenderá que la factibilidad de subir al bus implica que el bus se detenga en la parada que le corresponda, que abra sus puertas y que tenga espacio suficiente en su interior para subirse a él, respetando la normativa vigente en cuanto a las condiciones aceptables para realizar el viaje (artículo 87 número 2 de la Ley N°18.290). No será relevante si se observa que algunos pasajeros no suben al bus por decisión propia, lo importante será si podrían haber abordado el bus de haberlo deseado. Para los casos en que los usuarios que suben al bus esperan en una fila, se medirá directamente en terreno el tiempo de espera, tomando para una muestra de

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

usuarios de la fila la hora de llegada y la hora de ingreso al bus. Al igual que en el caso anterior, no se considerarán aquellos usuarios que no suben al bus por decisión propia. Cabe señalar que la Coordinación Transantiago definirá las pautas de observación y capacitará a su personal, con el fin de que el registro se realice conforme a criterios objetivos y estandarizados.

C.1.3 En forma previa, la Coordinación Transantiago determinará, para el servicio-sentido-período analizado (servicio-sentido j en el período p), el Intervalo Aceptable entre buses ($IA_{j,p}$) como:

$$IA_{j,p} = I_{j,p}^{prog} + Hol_{j,p}^{ADET}$$

Donde $I_{j,p}^{prog}$ corresponde al intervalo promedio entre buses establecido en el Programa de Operación para ese servicio-sentido en el período correspondiente, y la holgura ($Hol_{j,p}^{ADET}$) expresada en minutos será determinada de acuerdo a la siguiente expresión:

$$Hol_{j,p}^{ADET} = Max\left\{6\,;\,Min\left\{\left(0{,}6\cdot I_{j,p}^{prog}\right);12\right\}\right\}$$

C.1.4 A partir de lo anterior, se definirá el Tiempo de Espera Aceptable ($TEA_{j,p}$) como la mitad del Intervalo Aceptable determinado para el servicio-sentido-período analizado ($IA_{j,p}$).

C.1.5 Por otra parte, una vez levantadas las actas correspondientes a los tres días de observación, la Coordinación Transantiago estimará los Intervalos Reales entre buses ($IR_{j,p}^{m}$) considerando el tiempo de paso entre dos vehículos en los cuales se hubiera registrado que existía disponibilidad efectiva de transporte, descartándose para dicho cómputo los instantes de paso de aquellos buses en los que no había disponibilidad.

C.1.6 De esta forma, el Intervalo Real promedio ($\overline{IR}_{j,p}$) resultante para el servicio-sentido j en el período p será:

$$\overline{IR}_{j,p} = \frac{\sum_{m} IR_{j,p}^{m}}{M_{j,p}}$$

Donde m corresponde a un intervalo real registrado y $M_{j,p}$ corresponde a la cantidad total de intervalos reales registrados.

C.1.7 El Tiempo de Espera Real ($TER_{j,p}$) resultante se estimará a partir del Intervalo Real promedio ($\overline{IR}_{j,p}$) y el coeficiente de variación de los Intervalos Reales ($CV_{j,p}^{IR}$), para el servicio-sentido-período analizado, de acuerdo a la siguiente expresión:

$$TER_{j,p} = \frac{\overline{IR}_{j,p}\cdot\left(1+\left(CV_{j,p}^{IR}\right)^{2}\right)}{2}$$

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

Este cálculo no se aplicará para aquellos casos en que los usuarios en estudio esperan en fila. Tal como se señaló en el punto C.1.2, en esos casos se obtendrá el Tiempo de Espera Real directamente de la observación en terreno.

C.1.8 Si durante cada uno de los tres días de observación apareciesen registros en los que el Tiempo de Espera Real resultare mayor al Tiempo de Espera Aceptable preestablecido, se entenderá que el análisis de disponibilidad efectiva de transporte ($ADET$) ha resultado negativo, y se iniciará el proceso de cura que se detalla en el apartado siguiente.

C.2 Descripción del proceso en caso de ADET con resultado negativo

En caso de verificarse que existe una falta de disponibilidad efectiva de transporte, tendrá aplicación el siguiente procedimiento por parte de la Coordinación Transantiago:

C.2.1 En primera instancia se evaluará si los hechos se enmarcan en una incorrecta ejecución del Programa de Operación correspondiente, o, por el contrario, si se originan por una deficiencia que derive de un problema de diseño y no de ejecución. Constituirá una presunción de defecto en la ejecución la constatación de: un ICF a nivel de servicio-sentido para el período medido menor o igual al 90%, y/o un ICR cuyo cumplimiento se ha calificado como medio o bajo, de acuerdo a las definiciones establecidas en los apartados B.3.2, B.3.3, o B.3.4 según corresponda, y/o un índice de capacidad de transporte a nivel de servicio-sentido ($CAP_{t,ss}$) para el período medido menor o igual al 90% de acuerdo a lo establecido en el apartado E.

C.2.2 Se comunicará al Concesionario los problemas de calidad de servicio detectados que ameritasen su corrección, precisando si se trata de problemas de ejecución o de diseño del Programa de Operación.

C.2.3 Defecto en la ejecución:

i) En caso de que el problema correspondiese a un defecto en la ejecución, se otorgará al Concesionario un período de cuarenta y ocho (48) horas para que disponga las medidas necesarias para subsanarlo.

ii) Primera fiscalización. Una vez transcurrido el plazo señalado en el literal anterior y dentro de los siguientes treinta (30) días, se dispondrá de Inspectores Fiscales del Ministerio para volver a observar una vez más el Tiempo de Espera Real. Si se constatare que se mantiene la falta de disponibilidad efectiva de transporte, se procederá a aplicar un descuento entre 10 y 50 UF, el cual será determinado de acuerdo a la gravedad de la situación de falta de oferta percibida por los usuarios, salvo que se acreditare la existencia de un problema de diseño del Programa de Operación. En este último caso se procederá de acuerdo a lo señalado en C.2.4.

iii) Segunda fiscalización. Dentro de los siguientes treinta (30) días desde la fecha de la primera fiscalización descrita en el literal anterior, nuevamente se enviará a Inspectores Fiscales a observar el Tiempo de Espera Real. Si se constatare que aún se mantiene la falta de disponibilidad efectiva de transporte, se procederá a cursar una multa de acuerdo a lo dispuesto en el Anexo 7 del presente contrato de

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

concesión, salvo que se acreditare la existencia de un problema de diseño del Programa de Operación.

C.2.4 Defecto de diseño del Programa de Operación:

i) En caso de que se verifique que la falta de disponibilidad efectiva de transporte derive del diseño del Programa de Operación, el Concesionario dispondrá de siete (7) días para presentar a la Coordinación Transantiago una modificación que considere un aumento en la capacidad de transporte (plazas-km) del servicio analizado, la cual deberá ser implementada dentro de los tres (3) días siguientes a su presentación, salvo que dentro de dicho plazo la Coordinación Transantiago determine que es necesario realizar cambios a la solución propuesta por el Concesionario, en cuyo caso se acordará un nuevo plazo de implementación.

ii) Durante los diez (10) días siguientes a su implementación, el Concesionario deberá verificar en terreno que el problema de disponibilidad efectiva de transporte se haya solucionado. De no ser así, deberá dar aviso a la Coordinación Transantiago y realizar las modificaciones que se requiera hasta resolver el déficit de capacidad. Las modificaciones realizadas por el Concesionario serán incorporadas al Programa de Operación vigente una vez constatada su efectividad.

iii) Si el Concesionario no informa y/o no realiza su propuesta correctiva dentro de los plazos definidos en los literales i) y ii), se aplicará un descuento de hasta 50 UF y la Coordinación Transantiago dispondrá medidas correctivas sin necesidad de consulta previa al Concesionario, incorporándolas al Programa de Operación vigente y exigiendo, en consecuencia, su cumplimiento.

iv) Fiscalización. Una vez transcurrido el plazo señalado en el literal ii) y dentro de los siguientes treinta (30) días, se dispondrá de Inspectores Fiscales del Ministerio para volver a observar una vez más el Tiempo de Espera Real. Si se constatare que se mantiene el problema de capacidad a pesar de las modificaciones implementadas por el Concesionario, se procederá a aplicar un descuento entre 10 y 50 UF, el cual será determinado de acuerdo a la gravedad de la situación de falta de oferta percibida por los usuarios.

D. INDICADORES DE CALIDAD ENTREGADA EN RUTA

D.1 Índice de calidad de atención al usuario (ICA)

Se medirán diferentes aspectos de la calidad de la atención entregada al usuario en ruta, a través del método del pasajero incógnito. La Coordinación Transantiago definirá las pautas de observación y capacitará a su personal, con el fin de que la evaluación se realice conforme a criterios objetivos y estandarizados. En tanto no estén definidas las pautas de observación, las mediciones de este indicador no darán lugar a descuentos ni multas.

El índice se calculará por bus. Dado esto, para un bus j cualquiera, el valor del atributo k de dicho bus estará dado por $a_{j,k} \in \{0,1\}$ donde 0 significa que no cumple, y 1 que cumple, y n es la cantidad de

atributos a evaluar. El indicador de calidad de atención entregada correspondiente a un bus *j* se construirá de la siguiente forma:

$$ICA_j = \frac{1}{n}\sum_{k=1}^{n} a_{j,k} \in \{0,1\}$$

Se han identificado inicialmente diez atributos (n=10) factibles de ser medidos por un observador incógnito en la ruta, y que además se estima que son parte de la calidad que percibe el usuario. La nómina de estos atributos es la siguiente:

Tabla 2
Atributos para evaluar calidad de atención al usuario en ruta

Nomenclatura	Atributo
a01	El conductor abre y cierra oportunamente las puertas al finalizar e iniciar el movimiento
a02	El conductor conduce sin frenazos ni movimientos bruscos
a03	El conductor es amable con los usuarios
a04	El conductor detiene el bus cuando debe, es decir, cuando algún usuario requiere subir o bajar
a05	El conductor detiene el bus donde debe, es decir, sólo en paradas autorizadas
a06	El conductor aproxima el bus correctamente al paradero, sin detenerse en segunda fila o lejos de la acera
a07	El conductor no fuma, ni conversa por celular o con un pasajero o acompañante mientras conduce
a08	El conductor se detiene ante todas las luces rojas de los semáforos y señales Pare, señales Ceda el Paso, Pasos de Cebra, etc.
a09	El letrero de cortesía exhibe información correcta y visible para el usuario
a10	La información de los letreros de recorrido es correcta y coincide entre sí, y todos los letreros de recorrido están en buen estado y bien ubicados

Las mediciones se realizarán trimestralmente. El resultado a nivel de la Unidad de Negocio será el promedio de los índices de todos los buses encuestados. Los descuentos y eventuales sanciones asociadas a este indicador, a nivel de Unidad de Negocio, serán las siguientes:

- Para valores trimestrales mayores o iguales a 0,9 no se aplicarán descuentos.
- Para valores menores a 0,9 y mayores o iguales a 0,8 en un trimestre, se aplicará en la siguiente liquidación un descuento de hasta 100 UF.
- Para valores menores a 0,8 en un trimestre, se aplicará en la siguiente liquidación un descuento de hasta $100\ UF \cdot (1 + (0{,}80 - ICA))^3$.

En caso de registrarse 2 trimestres seguidos con índices menores a 0,8; esto será causal de aplicación de una multa conforme se establece en el Anexo 7, para el segundo trimestre y cada trimestre consecutivo adicional en que se mantenga un resultado bajo 0,8; además de la aplicación de los descuentos correspondientes.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

D.2 Índice de calidad de los vehículos (ICV)

Se medirán diferentes aspectos del estado de los vehículos, a través de observadores que concurrirán a los terminales. La Coordinación Transantiago definirá las pautas de observación y capacitará a su personal, con el fin de que la evaluación se realice conforme a criterios objetivos y estandarizados. En tanto no estén definidas las pautas de observación, las mediciones de este indicador no darán lugar a descuentos ni multas.

El índice se calculará por bus. Dado esto, para un bus *j* cualquiera, el valor del atributo *k* de dicho bus estaría dado por $a_{j,k} \in \{0,1\}$, donde 0 significa que no cumple, y 1 que cumple, y *n* es la cantidad de atributos a evaluar. El indicador de calidad de los vehículos correspondiente a un bus *j* se construiría de la siguiente forma:

$$ICV_j = \frac{1}{n}\sum_{k=1}^{n} a_{j,k} \in \{0,1\}$$

Se han identificado inicialmente veinticinco atributos (*n*=25) que tienen relación con el estado de los vehículos y que deberán ser medidos por un observador en el terminal, antes de que el bus inicie su recorrido. La nómina de estos atributos es la siguiente:

Tabla 3
Atributos para evaluar calidad de los vehículos

Nomenclatura	Atributo
a01	Las puertas abren y cierran correctamente
a02	Los accesos del bus cuentan con sus respectivos espejos en buen estado y los espejos retrovisores interiores están en buen estado
a03	Los espejos retrovisores exteriores están en buen estado
a04	El extintor de incendios está en vigencia y funcional
a05	El bus no tiene elementos antirreglamentarios
a06	Las puertas poseen sistema de bloqueo automático
a07	Las luces interiores del bus encienden correctamente
a08	Todas las luminarias exteriores del bus funcionan correctamente y los focos están en buen estado
a09	Los neumáticos en eje delantero están sin recauchar
a10	Los neumáticos tienen banda de rodadura en buen estado y no tienen desprendimiento de material
a11	El bus no presenta humo negro con motor en funcionamiento
a12	El bus no presenta ruido en la frenada
a13	El parabrisas y el vidrio trasero del bus está en buen estado (sin trizaduras ni roturas)
a14	Todos los vidrios laterales están en buen estado y abren-cierran con facilidad
a15	El bus tiene funcionando el tacómetro de velocidad
a16	La carrocería del bus está sin rastros de accidentes ni deformaciones
a17	La carrocería del bus está limpia
a18	El bus posee el espacio, acceso y accesorios para personas con movilidad reducida

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

Nomenclatura	Atributo
a19	El bus posee todos los asientos y todos están sin daño
a20	El cielo y el piso del bus están en buen estado
a21	Los asideros colgantes, verticales y horizontales están todos disponibles y en buen estado
a22	La señalización interior está correctamente instalada
a23	El bus cuenta con leyenda "Informaciones y Reclamos" bien ubicada y clara
a24	El interior del bus está limpio y seco (pisos, asientos, asideros, vidrios)
a25	Todos los timbres del bus funcionan correctamente

En el caso de que un bus no cuente con elementos para personas con movilidad reducida (atributo a18) porque la normativa no lo dispone, se considerará que cumple y se le asignará el valor 1 a dicho atributo.

Las mediciones se realizarán trimestralmente. El resultado a nivel de Unidad de Negocio será el promedio de los índices de todos los buses encuestados. Los descuentos y eventuales sanciones asociadas a este indicador, a nivel de Unidad de Negocio, serán las siguientes:

- Para valores trimestrales mayores o iguales a 0,85, no se aplicarían descuentos.
- Para valores menores a 0,85 y mayores o iguales a 0,75 en un trimestre, se aplicará en la siguiente liquidación un descuento de hasta 150 UF.
- Para valores menores a 0,75 en un trimestre, se aplicará en la siguiente liquidación un descuento de hasta $150\ UF \cdot (1 + (0{,}75 - ICV))^3$.

En caso de registrarse 2 trimestres seguidos con índices menores a 0,75; esto será causal de aplicación de una multa conforme a lo dispuesto en el Anexo 7, para el segundo trimestre y cada trimestre consecutivo adicional en que se mantenga el nivel bajo 0,75; además de la aplicación de los descuentos correspondientes.

E. RESGUARDO DE LA CAPACIDAD DE TRANSPORTE DE LOS SERVICIOS-SENTIDO

Los índices de cumplimiento de frecuencia y regularidad establecidos en el apartado B velan por el cumplimiento de horarios definidos en el despacho de los buses. Adicionalmente, y con el fin de cautelar el nivel de hacinamiento en los vehículos, es de interés del Ministerio resguardar también que se entregue la capacidad de transporte de acuerdo a lo programado en cada servicio-sentido.

Para estos efectos, se define el Índice de Cumplimiento de la Capacidad de Transporte de un servicio-sentido ss en el período de medición t ($CAP_{t,ss}$) como:

$$CAP_{t,ss} \equiv \frac{\sum_{i=1}^{n}\left[Min\left\{1, \frac{PKH_{i,t,ss}}{PKH_{prog\ op,i,t,ss}}\right\} * PKH_{prog\ op,i,t,ss}\right]}{\sum_{i=1}^{n} PKH_{prog\ op,i,t,ss}}$$

Donde:

$PKH_{i,t,ss}$: Número de plazas-kilómetro-horas entregadas por el Concesionario en el servicio-sentido ss en la media-hora i en el período de medición t. Sólo se considerarán aquellos $PKH_{i,t,ss}$ para los cuales $PKH_{prog\ op,i,t,ss}$ sea distinto de cero.

$PKH_{prog\ op,i,t,ss}$: Número de plazas-kilómetro-horas establecidos para el servicio-sentido ss en la media-hora i del horario respectivo en el o los Programa(s) de Operación vigente(s) durante el período de medición t.

n : Total de medias-horas i en el período de medición t.

Este indicador generará un resultado específico para cada servicio-sentido ss en el período de medición t, que tendrá como fin establecer un monitoreo de la capacidad de transporte entregada por el Concesionario en dicho servicio-sentido en particular.

El resultado en la medición de este índice no dará lugar a descuentos en los ingresos del Concesionario. Sin perjuicio de lo anterior, en el Anexo 7 se establecen multas asociadas a un déficit sistemático de la capacidad de transporte de cada servicio-sentido.

F. CANALES DE ATENCIÓN AL USUARIO

El Ministerio establecerá un Sistema de Reclamos y Sugerencias de los Usuarios conforme al cual deberán atenderse los requerimientos que planteen los usuarios de los servicios concesionados. Dicho Sistema deberá ser aprobado mediante acto administrativo totalmente tramitado y ser comunicado al Concesionario.

En dicho sistema se establecerán 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.

Asimismo, el Concesionario deberá disponer de un servicio de recepción y respuesta de las sugerencias y/o reclamos que le lleguen en forma directa, el cual deberá considerar los mismos estándares de calidad descritos en el párrafo anterior para el sistema centralizado, en términos de contenido y plazos de las respuestas. Las sugerencias y reclamos recibidos por este medio, así como su resolución, deberán ser informadas mensualmente a la Coordinación Transantiago, de acuerdo a lo estipulado en la Cláusula 7 punto 7.1 del contrato de concesión.

El no cumplimiento de estas obligaciones podrá dar lugar a las sanciones que corresponda, de acuerdo a lo indicado en el Anexo 7 del contrato de concesión.

G. MONTOS MÁXIMOS DE DESCUENTO

G.1 De los descuentos por regularidad (ICR)

G.1.1 Monto máximo de descuento

Los descuentos por regularidad señalados en el apartado B.3 no podrán superar, en total, el dos por ciento (2%) de los ingresos mensuales, entendidos éstos como la suma de los ingresos

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

por transacciones y kilómetros de las liquidaciones de los días 10 y 25 del mes al que corresponde la medición.

G.1.2 Proporcionalidad de los descuentos por regularidad en base a ranking de desempeño

Con el fin de fomentar una mejora continua en la provisión de los servicios de transporte, el Ministerio elaborará mes a mes un ranking entre todos los operadores de transporte, de acuerdo al porcentaje que los descuentos por regularidad representen respecto del ingreso mensual de cada operador, entendiéndose como ingreso mensual la suma de los ingresos por transacciones y kilómetros de las liquidaciones de los días 10 y 25 del mes.

Al operador de transporte que resulte con el mayor porcentaje de descuento respecto de sus ingresos será al cual se le descontará el menor valor entre su porcentaje de descuento y el máximo definido en el apartado G.1.1.

Al resto de los operadores de transporte se les aplicará un porcentaje de descuento calculado como el máximo definido en el apartado G.1.1 corregido proporcionalmente en base al descuento original que les corresponde y el descuento original del operador que resultó con el mayor porcentaje respecto de sus ingresos mensuales.

Esto puede expresarse mediante la siguiente formulación:

Sea $Dscto_{i,T}^{reg}$ el porcentaje de descuento por regularidad resultante para un operador de transporte i en el mes T.

Adicionalmente sea j el operador de transporte que resultó con el mayor porcentaje de descuento por regularidad entre todas las unidades de negocio en el mes T $\left(Dscto_{j,T}^{reg,mayor}\right)$.

Sea $Límite_{T}^{reg}$ el porcentaje máximo de descuento por regularidad aplicable en el mes T.

Entonces, el máximo porcentaje de descuento por regularidad ajustado para el operador j en el mes T $\left(Dscto_{j,T}^{reg,max\,ajust}\right)$ será igual a:

$$Dscto_{j,T}^{reg,max\,ajust} = Min\left\{Límite_{T}^{reg}\,;\,Dscto_{j,T}^{reg,mayor}\right\}$$

y el porcentaje de descuento por regularidad ajustado, para cualquier otro operador i en el mes T $\left(Dscto_{i,T}^{reg,ajust}\right)$ quedará definido de acuerdo a la siguiente expresión:

$$Dscto_{i,T}^{reg,ajust} = Dscto_{j,T}^{reg,max\,ajust} \cdot \frac{Dscto_{i,T}^{reg}}{Dscto_{j,T}^{reg,mayor}}$$

Finalmente, a aquellos operadores de transporte cuyo porcentaje de descuento original –antes del ajuste– hubiere resultado menor al 0,5% de su ingreso mensual, no se les aplicará descuentos por regularidad. Es decir:

$$Si \quad Dscto_{i,T}^{reg} < 0{,}5\% \quad \rightarrow \quad Dscto_{i,T}^{reg,ajust} = 0$$

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

G.2 De los descuentos totales máximos por frecuencia y regularidad

La suma del descuento por frecuencia y el correspondiente descuento por regularidad ajustado según lo indicado en el punto G.1, se denominará "*descuento real*".

Por otra parte, se denominará "*descuento efectivo*" al monto de descuento a aplicar.

El *descuento efectivo* no superará, en total, el cinco por ciento (5%) de los ingresos mensuales, entendidos éstos como la suma de los ingresos por transacciones y kilómetros de las liquidaciones de los días 10 y 25 del mes al que corresponde la medición. Es decir:

$$Si \quad Dscto\ Real < 5\% \quad \rightarrow \quad DsctoEfectivo = Dscto\ Real$$
$$Si \quad Dscto\ Real \geq 5\% \quad \rightarrow \quad DsctoEfectivo = 5\%$$

En caso que el Concesionario alcance o supere el 10% de *descuento real* por frecuencia y regularidad en el período de un (1) mes, deberá entregar a la Coordinación Transantiago un informe técnico ejecutivo que analice la situación y plantee una solución al problema, a lo más quince (15) días corridos después de la notificación de los descuentos.

En el caso que se produjese un *descuento real* mayor o igual que 10% por frecuencia y regularidad una segunda vez en un período de doce (12) meses corridos, la Coordinación Transantiago podrá, conforme lo dispone el punto 7.3.1 del contrato de concesión, designar un Observador e iniciar un proceso de análisis de la operación del Concesionario y solicitar todos los antecedentes que estime pertinente. A partir de este análisis, la Coordinación Transantiago podrá solicitar cambios y ajustes a los procedimientos internos y de operación del Concesionario.

En el caso que se produjese un *descuento real* mayor o igual que 10% por frecuencia y regularidad una tercera vez en un período de doce (12) meses corridos, la Coordinación Transantiago podrá iniciar la aplicación de las sanciones que se disponen en el Anexo 7 del contrato de concesión.

H. INCENTIVO POR BUEN DESEMPEÑO

Se entregará un incentivo por buen desempeño a los operadores de transporte en función de los resultados de las encuestas de percepción de usuarios, las que serán realizadas periódicamente por la Coordinación Transantiago.

El incentivo se determinará de acuerdo a los resultados de "satisfacción neta", la cual corresponde al porcentaje de los usuarios encuestados que califican el servicio provisto por el operador como bueno o muy bueno, menos el porcentaje de usuarios encuestados que califican el servicio como malo o muy malo.

Sólo se considerarán para la entrega del incentivo aquellos operadores de transporte cuya "satisfacción neta" resulte positiva (mayor que cero).

El incentivo se calculará de la siguiente forma:

$$B_{Tb} = 0{,}00023\, UF_{Tb} \cdot Q_{Tb} \cdot satisfaccion\ neta$$

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES MINISTRO CHILE

donde:

Q_{Tb}	:	Suma de las transacciones pagadas al Concesionario durante el período de bonificación Tb.
satisfacción neta	:	Porcentaje de los usuarios encuestados en el período de bonificación que califican el servicio provisto por el Concesionario como bueno o muy bueno, menos el porcentaje de usuarios encuestados en el período de bonificación que califican el servicio como malo o muy malo.
Tb	:	Corresponde a los meses que serán considerados para el cálculo del incentivo (período de bonificación). El número de meses a considerar para cada período no será inferior a tres (3) meses ni superior a doce (12) meses, y dependerá del espaciamiento entre las encuestas realizadas. Con todo, el o los períodos a considerar para el incentivo en conjunto abarcarán doce (12) meses corridos y se entregarán al menos una vez por año.
UF_{Tb}	:	Unidad de Fomento correspondiente al último día del período de bonificación.

Adicionalmente, a los mejores Concesionarios se les dará un reconocimiento público, a través de los medios de prensa.

I. RECONOCIMIENTO DE EFECTOS EXÓGENOS EN EL CÁLCULO DE LOS INDICADORES

Los índices de calidad y desempeño considerados en este contrato de concesión (ICT, ICF e ICR), 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 operador de transporte tiene o debe tener la capacidad de gestión necesaria para afrontarlas.

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 de calidad y desempeño se ven afectados de manera negativa, sin reflejar apropiadamente la disposición y esfuerzo del operador de transporte por proveer el servicio acordado.

Para abordar este aspecto, la Coordinación Transantiago establecerá a más tardar tres (3) meses después del inicio de la vigencia del contrato de concesión, un procedimiento que (i) identifica tales eventos y (ii) establece 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.

Para la elaboración del procedimiento se tendrán presente las siguientes consideraciones:

i) El procedimiento consideraría la aplicación de uno o más factores de ajuste dependiendo del tipo de evento ocurrido.

ii) El impacto de los eventos que ocurren en la calle no liberará por completo la aplicación de los índices de calidad y desempeño. La cantidad y diversidad de eventos que potencialmente

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

pueden ocurrir, su extensión temporal o espacial y otras características, no permite 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, aún 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 y similares), las que podrán, si la Coordinación Transantiago lo estima necesario, incluirse en este procedimiento.

v) Este procedimiento sólo se utilizará para los índices ICT, CAP, ICF e ICR. No se aplicará respecto de los índices ADET, ICA e ICV.

vi) Para eventos extraordinarios de un 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 la Coordinación Transantiago.

vii) Por otra parte, dada la naturaleza y volumen de información asociada, los índices de calidad (ICF, ICR y CAP) y de desempeño (ICT) son 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 manual que será publicado en el sitio web de la Coordinación Transantiago.

J. REVISIÓN DE LOS DESCUENTOS

El Concesionario podrá solicitar la revisión del monto y procedencia de los descuentos conforme al procedimiento previsto en el punto 5.4.2.5 del contrato de concesión, en aquellos casos que no queden apropiadamente resueltos a través del procedimiento descrito en el apartado anterior.

K. DE LAS MODIFICACIONES AL ANEXO

Sin perjuicio de las atribuciones para realizar ajustes y modificaciones previstas en los apartados anteriores, y aquellas que determine el Ministerio con el objeto de asegurar la continuidad y calidad de los servicios de transporte, este Anexo podrá modificarse, total o parcialmente, por acuerdo entre las partes, sujeto a la condición que se modifiquen, en las mismas condiciones, los contratos correspondientes a los restantes operadores de transporte del Sistema.---

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

2. **PÓNESE TÉRMINO ANTICIPADO** al Contrato de Concesión de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros Mediante Buses, suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la sociedad concesionaria de la Unidad de Negocio Troncal N° 4, **Express de Santiago Uno S.A.**, de fecha 28 de enero de 2005, y sus modificaciones, de conformidad a lo previsto en el artículo primero transitorio de la Ley N°20.504.

3. **APRUÉBASE** el Contrato de Concesión de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros Mediante Buses, suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la sociedad concesionaria de la Unidad de Negocio N°4, **Express de Santiago Uno S.A.,** de fecha 22 de diciembre de 2011, cuyo texto íntegro se transcribe al final de la presente resolución.

4. La escritura pública a que se refiere el artículo primero transitorio de la Ley N°20.504 se otorgará una vez publicado en el Diario Oficial el extracto de la presente resolución y deberá dejar constancia del cumplimiento del pago de las remuneraciones y de las obligaciones de seguridad social de cargo de la sociedad concesionaria **Express de Santiago Uno S.A**. El pago de la indemnización se efectuará un vez que la escritura pública se otorgue en los términos antes señalados.

5. **AUTORÍZASE** a la Subsecretaría de Transportes para que suscriba, en representación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la escritura pública correspondiente.

6. El gasto que irrogue el Acuerdo de Monto de Indemnización que se aprueba en el resuelvo 1 de la presente resolución y que asciende a la suma de **U.F. 1.321.469,21- (un millón trescientos veintiún mil cuatrocientos sesenta y nueve coma veintiún Unidades de Fomento)**, se financiará con cargo al presupuesto del sector público que corresponda, siempre que se consideren recursos disponibles para ello.

CONTRATO AD REFERENDUM 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

EXPRESS DE SANTIAGO UNO S.A.

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

CONTENIDO

PREÁMBULO 1

CLÁUSULA 1 DISPOSICIONES GENERALES 2

1.1 DEFINICIONES BÁSICAS 2
1.2 OBJETO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 6
1.3 ACTIVIDADES CONEXAS 6
1.4 NATURALEZA DEL CONTRATO Y MARCO LEGAL APLICABLE A LA CONCESIÓN 7
1.5 DE LA NATURALEZA DE LOS SERVICIOS 8
1.6 DE LOS PRINCIPIOS QUE ORIENTAN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN Y SU INTERPRETACIÓN 8
1.6.1 Principio de la calidad en la prestación de los servicios 8
1.6.2 Principio de la participación activa del Concesionario 8
1.6.3 Principio de flexibilidad e integración 8
1.6.4 Principio de la interrelación del Sistema 9
1.6.5 Principio de colaboración y comunicación 9
1.6.6 Responsabilidad social de la empresa 9
1.7 COEXISTENCIA DEL CONTRATO CON OTRAS CONCESIONES DEL SISTEMA 10
1.8 DE LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS Y SU INTEGRACIÓN AL SISTEMA 10
1.9 VIGENCIA DEL CONTRATO 11
1.9.1 Inicio del contrato de concesión 11
1.9.2 Duración del contrato de concesión 11
1.10 CESIÓN DE LA CONCESIÓN 11

CLÁUSULA 2 DEL MINISTERIO 12

2.1 ATRIBUCIONES 12
2.2 FACULTADES 12

CLÁUSULA 3 DEL CONCESIONARIO 14

3.1 DECLARACIONES 14
3.2 OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 16
3.3 DERECHOS DEL CONCESIONARIO 18

CLÁUSULA 4 DEL RÉGIMEN DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 19

4.1 DE LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS 19
4.2 DE LA GESTIÓN Y CALIDAD DE LOS SERVICIOS 19
4.3 DE LOS BIENES DESTINADOS A LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS 20
4.3.1 Flota 20
4.3.2 Terminales 20
4.3.3 Zonas pagas 20
4.3.4 De los bienes afectos a la concesión 21
4.4 DEL PERSONAL DESTINADO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO 23
4.5 SUBCONTRATACIÓN 23

CLÁUSULA 5 DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 23

5.1 PRINCIPIOS BÁSICOS DEL MARCO ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN 23
5.2 INGRESOS DEL SISTEMA 25
5.3 ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS DEL SISTEMA 25
5.4 DE LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO 26
5.4.1 Cálculo del pago al Concesionario por la prestación de los servicios de transporte 26
5.4.2 Del proceso de pago 35
5.5 RESTABLECIMIENTO DE LA ECUACIÓN CONTRACTUAL 40

5.5.1 Finalidad de las instancias de revisión 40
5.5.2 Aspectos susceptibles de revisión (causa y objeto de la revisión) 40
5.5.3 Oportunidad de las instancias de revisión 41
5.5.4 Procedimiento para llevar a cabo las instancias de revisión programadas 42
5.5.5 Procedimiento para llevar a cabo las instancias de revisión excepcionales 43
5.5.6 Determinación del ajuste de PPT en caso de diferencias 44
5.6 IMPUESTOS 45
CLÁUSULA 6 DE LAS RELACIONES ENTRE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA Y EL MINISTERIO 45
6.1 DE LA DESIGNACIÓN DEL ADMINISTRADOR DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 45
6.2 DE LAS COMUNICACIONES Y LAS PERSONAS HABILITADAS 45
CLÁUSULA 7 SUPERVISIÓN Y CONTROL 46
7.1 DEBER DE INFORMAR 46
7.2 AUDITORÍA EXTERNA 48
7.3 MECANISMOS DE SUPERVISIÓN 48
7.4 APLICACIÓN DE SANCIONES 49
CLÁUSULA 8 TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 49
8.1 CAUSALES DE TÉRMINO ANTICIPADO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 49
8.2 CONTINUIDAD DE LOS SERVICIOS EN CASO DE EXTINCIÓN 52
8.3 DESIGNACIÓN DE ADMINISTRADOR INTERINO 52
CLÁUSULA 9 GARANTÍAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 54
9.1 GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 54
9.1.1 Características de la garantía 54
9.1.2 Renovación de la Garantía 55
9.1.3 Ejecución de la Garantía 55
9.2 GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES LABORALES 55
9.2.1 Características de la Garantía 56
9.2.2 Renovación de la Garantía 56
9.2.3 Ejecución de la Garantía 57
CLÁUSULA 10 DISPOSICIONES VARIAS 57
10.1 MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN SOLICITADAS POR EL CONCESIONARIO 57
10.2 RESPONSABILIDAD FRENTE A TERCEROS 57
10.3 SUFICIENCIA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 57
10.4 REFRENDACIÓN 58
10.5 CONTRATISTA INDEPENDIENTE 58
10.6 DOMICILIO Y COMPETENCIA 58
10.7 FINIQUITO 58
10.8 EJEMPLARES 59
10.9 PERSONERÍAS 59
CLÁUSULA TRANSITORIA: PERÍODO DE TRANSICIÓN 59

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

En Santiago de Chile, a veintidós de diciembre de dos mil once, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministro don Pedro Pablo Errázuriz Domínguez, ingeniero civil, cédula nacional de identidad N°7.051.188-6, 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 Express de Santiago Uno S.A., Rut N°99.577.390-2, representada por don Gibrán Harcha Sarrás, cédula nacional de identidad N°6.814.038-1, y por don Guillermo Sarmiento Useche, cédula de identidad para extranjeros N°23.656.113-5, todos domiciliados en Camino El Roble N°200, de la comuna de Pudahuel, ciudad de Santiago, en adelante "**el Concesionario**" o "**la Sociedad Concesionaria**", se ha convenido el siguiente contrato de concesión de uso de vías para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses.

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

PREÁMBULO

El transporte público es un elemento esencial en el desarrollo de la vida de los habitantes de la Región Metropolitana, pues constituye el principal medio de transporte con que cuenta la mayoría de la población. Este servicio se erige como una necesidad pública de primer orden que contribuye al ejercicio de los derechos y libertades que la Constitución Política asegura a todas las personas, particularmente la libertad personal o ambulatoria, y también el derecho a la educación, la libertad de trabajo y el libre emprendimiento económico, entre otros.

La importancia de contar con un sistema de transporte público eficiente, seguro y de calidad motivó el desarrollo, por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de un proceso de revisión y evaluación global sobre el funcionamiento del Plan de Transporte Urbano de Santiago, en el cual se inserta el Sistema de Transporte Público Remunerado de Pasajeros de la Ciudad de Santiago (Sistema Transantiago) y los distintos contratos de concesión de uso de vías y de prestación de servicios complementarios celebrados de conformidad a lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley N°18.696, a las denominadas "Bases de Licitación Transantiago 2003" y "Bases de Licitación AFT 2004".

Para posibilitar la reformulación del marco normativo aplicable al Sistema de Transporte Público y mitigar las deficiencias asociadas a su estructura, concepción y diseño, la Ley N°20.504, publicada el 19 de marzo de 2011, que modifica el referido artículo 3° de la Ley N°18.696, introdujo una serie de adecuaciones al régimen jurídico del transporte público concesionado, con la finalidad de dotar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de nuevas herramientas para la gestión de los contratos de concesión de uso de vías y servicios complementarios.

Conforme a la Ley N°20.504, la regulación jurídica del Sistema de Transporte Público tendrá por finalidad la obtención de un servicio de calidad, que reconozca como núcleo central el interés público comprometido en el desarrollo de la actividad de transporte público, y asimismo, considere respecto de los proveedores de servicios del Sistema un régimen contractual que otorgue confianza, certeza, estabilidad jurídica y garantía de sus derechos.

En este contexto y en el marco de las atribuciones que la Ley N°18.696 le confiere, es de interés del Ministerio avanzar hacia un Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago que satisfaga los siguientes objetivos:

- Mejorar la calidad del servicio entregado a los usuarios.
- Reducir los costos del Sistema, con el fin de disminuir las presiones sobre la tarifa a usuarios.
- Contar con empresas operadoras sustentables que garanticen la continuidad del servicio en el largo plazo.

Para alcanzar estos objetivos es necesario contar con un nuevo marco contractual, que comience por redefinir los roles que a cada parte le corresponden. En este nuevo escenario, a los operadores de transporte les corresponderá gestionar y administrar la prestación de los servicios, definir y ordenar todos aquellos elementos del ámbito privado que resultaren necesarios para alcanzar una ejecución de calidad de los servicios y de su modelo de organización empresarial, y plantear a la Autoridad las iniciativas y propuestas de modificación de los servicios que estimen conducentes para su mejora continua, la satisfacción al usuario y el desarrollo de una empresa económicamente autosuficiente.

Por su parte, el rol del Estado estará enfocado a regular los servicios de acuerdo a los objetivos establecidos por la autoridad de transporte, definir el estándar de calidad en la prestación de los servicios, articular la coordinación entre los diferentes agentes del Sistema, y fiscalizar y aplicar las sanciones correspondientes.

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 de concesión 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 de concesión.

1.1.1 **Administrador del Contrato**: Funcionario público, de planta o a contrata, designado por Resolución de la Subsecretaría de Transportes para desarrollar las labores que se le encomiendan en este contrato de concesión. Podrá, excepcionalmente, designarse un profesional contratado a honorarios con la calidad de Agente Público.

1.1.2 **Año Calendario**: Período de doce meses que se inicia el 1° de Enero y termina el 31 de Diciembre.

1.1.3 **Área Regulada**: Es el conjunto de vías, presentes y/o futuras, ubicadas al interior de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que corresponde al radio urbano de la ciudad de Santiago, en adelante "Gran Santiago", establecido en la Resolución N°106, de 1995, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, o en la que la modifique o reemplace.

1.1.4 **Capacidad de Transporte o Plazas de un bus**: Corresponde a la cantidad máxima de pasajeros que puede transportar un bus, según se establece en el Decreto Supremo N°122, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o en aquel que lo modifique o reemplace.

1.1.5 **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 urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, incluidos la Ficha Técnica y los anexos N°1 al N°9, así como aquellos anexos que, de común acuerdo, incorporen las

partes.

1.1.6 **Coordinación Transantiago**: Corresponde a la Secretaría Ejecutiva 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, o la(s) entidad(es) que la sucedan o reemplacen en sus funciones. Cada vez que el contrato de concesión nombre a la Coordinación Transantiago, se entenderá que lo hace al Ministerio, a través de la citada Secretaría Ejecutiva.

1.1.7 **Cuota de transporte**: Unidad contable en la que se registra el valor contenido en el medio de acceso, para ser utilizado por los usuarios exclusivamente para pagar tarifas de transporte. Cada cuota de transporte equivale a un peso chileno pagado por un usuario para adquirir el derecho a utilizar servicios de transporte del Sistema.

1.1.8 **Días**: Días corridos. Salvo que se exprese de otra forma, los plazos establecidos en el contrato de concesión se entenderán de días corridos. En caso que un plazo de días venza un sábado, domingo o festivo, éste se entenderá prorrogado hasta el día hábil siguiente.

1.1.9 **Día Hábil**: Todos los días de lunes a viernes (ambos inclusive), excepto festivos.

1.1.10 **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.

1.1.11 **Estación de Transbordo**: Conjunto de paraderos ubicados en un espacio físico determinado, que posibilitan la integración entre los servicios de transporte público urbano de pasajeros prestado con buses.

1.1.12 **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.

1.1.13 **Evasión**: Incumplimiento por parte del usuario de la obligación de pago de la tarifa, establecida en la Ley N°18.290 o en aquella que la modifique o reemplace.

1.1.14 **Flota**: Conjunto de vehículos de que dispone el Concesionario para prestar los servicios de transporte público definidos por el Ministerio, en el marco de la respectiva concesión de uso de vías, y cuyas características y requisitos están definidos en el Anexo 4 del contrato de concesión. La flota estará conformada por dos componentes denominados flota operativa base y flota de reserva, eventualmente por un tercer componente denominado flota auxiliar y por otros que las partes puedan definir en el futuro, de conformidad a lo previsto en el Anexo 4 del contrato de concesión.

1.1.15 **Índice de Precios al Consumidor (IPC)**: Es el 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 (IPC) Nacional Base Anual 2009=100" del referido instituto, o el indicador que lo reemplace.

1.1.16 **INE**: Instituto Nacional de Estadísticas o el organismo que lo reemplace.

1.1.17 **Kilómetros Comerciales**: Corresponden a aquellos kilómetros recorridos en el marco del Programa de Operación vigente y que dan lugar a pago, de conformidad a lo previsto en el contrato de concesión, especialmente a lo dispuesto en su Anexo 3.

1.1.18 **Liquidación o Liquidación de Pago**: Determinación en dinero del monto de los ingresos a que tiene derecho el Concesionario por los servicios prestados en un período de tiempo definido, de conformidad a lo previsto en el contrato de concesión.

1.1.19 **Medio de Acceso**: Es un medio sin contacto implantado en, o adosado a, cualquier soporte debidamente autorizado por el Ministerio, que permite acceder a los servicios de transporte del Sistema y pagar la tarifa correspondiente.

1.1.20 **Mes**: Cada uno de los 12 períodos de 28, 29, 30 ó 31 días en que se encuentra dividido el año.

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

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

1.1.23 **MOP**: Ministerio de Obras Públicas.

1.1.24 **Operador de transporte**: Cualquier prestador de servicios de transporte público del Sistema.

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

1.1.26 **Programa de Operación o Plan de Operación**: Es el instrumento que regula las condiciones y características de los servicios de transporte que el Concesionario debe prestar en el marco de este contrato de concesión, cuyas modalidades se definen y aprueban de conformidad a lo previsto en el Anexo 3 del contrato de concesión.

1.1.27 **Proveedor de servicios complementarios**: Es aquella persona jurídica designada 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 punto 1.8 del presente contrato de concesión.

1.1.28 **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 contrato de concesión.

1.1.29 **Recursos del Sistema**: Es el conjunto de ingresos provenientes de la comercialización y carga del medio de acceso, así como aquellos correspondientes a las multas cursadas a los operadores de transporte y proveedores de los servicios complementarios –salvo aquellas multas que, de conformidad a la Ley N°18.696, sean a beneficio fiscal– y los eventuales aportes provenientes del Estado u otras personas naturales o jurídicas.

1.1.30 **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.

1.1.31 **Servicio**: Conjunto de buses que circulan por un trazado definido y que se identifican bajo un mismo número y nombre. También se entenderá por servicio, aquellos prestados por Metro S.A.

1.1.32 **Sistema de Transporte Público o Sistema**: Es el conjunto de concesionarios de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses de la ciudad de Santiago, de los proveedores de servicios complementarios y quienes legalmente les sucedan en dichas funciones, así como cualquier otro proveedor de servicios de transporte público que opere al interior del área regulada y que se integre a través del medio de acceso.

1.1.33 **Sistema de Validación**: Corresponde al conjunto de todos los validadores del medio de acceso, incluyendo los equipos, aplicaciones y servicios necesarios para su operación e interconexión.

1.1.34 **Tarifa**: Es el precio que deben pagar los usuarios por el uso de los servicios de transporte provistos por el Sistema.

1.1.35 **Terminal**: Inmueble destinado principalmente a la llegada, salida y acopio 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 que puede ser de distintos tipos según las funciones que cumpla, de conformidad con las normas aplicables.

1.1.36 **Transacciones**: Son todas aquellas validaciones que se registren en el marco de los servicios prestados de acuerdo al Programa de Operación vigente, y que determinan el inicio de una etapa de viaje.

1.1.37 **Transacciones con derecho a pago**: Son todas aquellas transacciones realizadas en servicios de una Unidad de Negocio, excluyendo aquellas transacciones sin derecho a pago. Adicionalmente se reconocen con derecho a pago (i) aquellas transacciones que corresponda asignar a la Unidad de Negocio por haber sido registradas en validadores de zonas pagas de las que hace uso, y (ii) aquellas transacciones registradas en validadores instalados en buses de la Unidad de Negocio que realicen servicios solicitados por el Ministerio para ir en apoyo de otras Unidades de Negocio, excluyendo en ambos casos -(i) y (ii)- aquellas transacciones sin derecho a pago.

1.1.38 **Transacciones sin derecho a pago**: Son aquellas transacciones realizadas al iniciar una etapa de viaje en un servicio prestado por una Unidad de Negocio, y cuya etapa de viaje inmediatamente anterior fue realizada en un servicio prestado por esa misma Unidad de Negocio, salvo que entre ambas transacciones hubiere transcurrido un lapso superior al tiempo máximo ("ventana horaria") definido por el Ministerio a través del correspondiente acto administrativo, el cual en ningún caso podrá exceder a ciento veinte (120) minutos.

1.1.39 **Unidad de Negocio**: Corresponde al conjunto de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros prestado por un operador de transporte.

1.1.40 **Unidad de Negocio N°4**: Corresponde al conjunto de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros que será prestado por el Concesionario, de acuerdo a lo establecido en el presente contrato de concesión.

1.1.41 **Usuario o Pasajero**: Persona que accede a los servicios de transporte público previo pago de la tarifa correspondiente, utilizando el medio de acceso definido en este contrato de concesión.

1.1.42 **Validación**: Es el acto de acercar el medio de acceso al validador, que permite descontar cuotas de transporte de acuerdo a la tarifa definida para el servicio.

1.1.43 **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 de acuerdo a la tarifa que corresponda, sin perjuicio de su capacidad de desarrollar otras funciones.

1.1.44 **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, a cada uno de los cuales 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. Las

restricciones anteriores podrán ser modificadas por el Ministerio a través del correspondiente acto administrativo. Con todo, en ningún caso el Ministerio podrá ampliar la "ventana horaria" por sobre los ciento veinte (120) minutos.

1.1.45 **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 el Decreto Supremo N°900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, u otras.

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

1.1.47 **Zonas Pagas**: Áreas emplazadas indistintamente en estaciones de intercambio modal, estaciones de transbordo o paradas de alta convergencia de usuarios, cuyo perímetro está delimitado por elementos físicos que determinan los accesos y las salidas de las zonas, y en cuyos accesos se instalan validadores que sólo permiten el ingreso de los usuarios a la zona previo pago de la tarifa mediante el uso del medio de acceso, para abordar posteriormente el bus correspondiente.

1.2 OBJETO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Por medio del presente contrato de concesión y en uso de las atribuciones que le confiere la Ley N°18.696, el Ministerio otorga al Concesionario el derecho de usar las vías de la ciudad de Santiago que se individualizan en el Anexo 1 y en las condiciones ahí previstas, para la prestación de los servicios de transporte urbano remunerado de pasajeros mediante buses que integran la Unidad de Negocio N°4 y que se detallan en el Anexo 2 del contrato de concesión.

La prestación de los servicios de transporte es consustancial a la concesión que por este acto se confiere al Concesionario, y, por tanto, el incumplimiento de las obligaciones que emanan de este contrato de concesión, facultan al Ministerio para (i) aplicar las multas o poner término a la concesión, en los casos y condiciones previstas en este contrato de concesión, y (ii) cobrar la garantía de fiel cumplimiento del contrato, si procediere; salvo situaciones de fuerza mayor o caso fortuito debidamente comprobadas.

1.3 ACTIVIDADES CONEXAS

Sin perjuicio del objeto del contrato de concesión expresado en esta Cláusula, el Concesionario podrá ejecutar, desarrollar o prestar otras actividades denominadas conexas, por las que podrá cobrar y percibir, con quien así lo convenga, un precio.

Se entienden por actividades conexas, a título meramente ejemplar y no taxativo, las siguientes:

1.3.1 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 determine el Ministerio.

1.3.2 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 Reducciones Certificadas de Emisiones asociadas al Protocolo de Kioto, promulgado mediante Decreto N°349, de fecha 16 de febrero de 2005, del Ministerio de Relaciones Exteriores.

1.3.3 Instalación, mantención y/o explotación de zonas pagas del Sistema de Transporte Público

de la ciudad de Santiago, siempre que disponga de las autorizaciones que correspondan según la normativa vigente.

1.3.4 Otras autorizadas por el Ministerio a solicitud del Concesionario.

La intención de ejecutar, desarrollar o prestar una o más de estas actividades deberá ser informada previamente al Administrador del Contrato y con la debida antelación, considerando la naturaleza de la actividad conexa solicitada, el impacto que pueda generar en el Sistema, los antecedentes que se acompañan 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 punto 1.3.1, 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, particularmente a lo dispuesto en la Resolución Exenta N°1794, de 2004, del Ministerio o aquella que la reemplace.

Si la actividad conexa solicitada es de aquellas individualizadas en el punto 1.3.1, el Administrador del Contrato dispondrá de cinco (5) días hábiles contados desde la recepción de los antecedentes para comunicar al Concesionario la aprobación de la actividad conexa solicitada, la necesidad de realizar ajustes o solicitar antecedentes, o su rechazo. Tratándose de las actividades conexas descritas en los puntos 1.3.2, 1.3.3 y 1.3.4, el Administrador del Contrato dispondrá de un plazo de diez (10) días hábiles, o el plazo mayor que corresponda de acuerdo a lo indicado en el párrafo siguiente.

Si la actividad conexa solicitada es alguna de las señaladas en los puntos 1.3.2 y 1.3.3 de la presente Cláusula, o si es de aquellas referidas en el punto 1.3.4 y la naturaleza del asunto lo amerita, el Ministerio podrá ampliar el plazo para pronunciarse en otros diez (10) días hábiles.

Vencido el plazo correspondiente sin que el Ministerio se pronuncie, el Concesionario podrá ejecutar, desarrollar o prestar la actividad conexa.

El Ministerio sólo podrá rechazar actividades conexas que a su juicio exclusivo atenten contra la moral, las buenas costumbres y/o el orden público; también podrán ser rechazadas actividades conexas relacionadas con temas de política contingente y/o que afecten la imagen del Sistema. Asimismo, el Ministerio podrá rechazar actividades conexas que afecten la prestación de los servicios o importen una vulneración a la normativa aplicable.

1.4 NATURALEZA DEL CONTRATO Y MARCO LEGAL APLICABLE A LA CONCESIÓN

El presente contrato constituye una concesión administrativa y está sujeta a las normas, principios y procedimientos previstos en la normativa vigente, particularmente a lo dispuesto en las Leyes N°18.059, N°18.696, N°18.290, N°19.040, N°19.880 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, así como a los reglamentos dictados conforme a dichos preceptos.

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, en cuyos casos será aplicable el procedimiento de revisión para el restablecimiento de la ecuación contractual previsto en la Cláusula 5 punto 5.5 del contrato de concesión.

1.5 DE LA NATURALEZA DE LOS SERVICIOS

Las partes expresamente declaran y aceptan que el servicio que preste el Concesionario de conformidad al contrato de concesión constituye un servicio de utilidad pública, que se efectúa sobre bienes nacionales de uso público.

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

El transporte remunerado de pasajeros prestado en el marco de este contrato de concesión tiene por finalidad satisfacer el interés público, y deberá propender a la prestación de un servicio de transporte eficiente, seguro y de calidad.

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

1.6.1 Principio de la calidad en la prestación de los servicios

La necesidad de transporte de la ciudad no solo se satisface con una adecuada cobertura, sino que además debe responder a una serie de elementos que en su conjunto representan la experiencia del usuario y que recogen el estándar de calidad deseado, tales como: que el servicio efectivamente se preste, que los intervalos entre los buses no se extiendan más allá de lo planificado, que exista regularidad en el paso de los buses, que el bus se detenga en el paradero y que el usuario pueda consiguientemente subirse al bus.

Las obligaciones del Concesionario han sido orientadas en este contrato de concesión hacia la entrega de un servicio de calidad para los usuarios. En este contexto, un correcto diseño del Programa de Operación representa el primer paso para asegurar la calidad del servicio; una ejecución acorde al Programa de Operación definido constituye un segundo paso. Para ello, se han establecido indicadores de resultados que velan, en su conjunto, por el cumplimiento del estándar de calidad del servicio requerido.

1.6.2 Principio de la participación activa del Concesionario

La prestación de los servicios materia del contrato de concesión debe ser realizada por el Concesionario, y las funciones de cada 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.

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 y mantención del orden público.

1.6.3 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 anexos si fuere necesario.

La estructura del contrato de concesión –dividida en un cuerpo central y varios anexos– busca recoger la flexibilidad que resulte necesaria, consagrándose en cada una de sus secciones las reglas y procedimientos para su modificación.

1.6.4 Principio de la interrelación del Sistema

El contrato de concesión se inserta en el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, conformado por un conjunto de operadores de transporte y proveedores de los servicios complementarios descritos en el punto 1.8 de la Cláusula 1 del contrato de concesión. 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, sus modificaciones, y aquellos instrumentos que se suscriban entre los diferentes actores y que afecten 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 el presente contrato de concesión.

1.6.5 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 permitirle 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 la ejecución del contrato de concesión en un momento preestablecido y dan cuenta del resultado de la gestión operacional y económica alcanzada por el Concesionario.

1.6.6 Responsabilidad social 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, 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.

1.7 COEXISTENCIA DEL CONTRATO CON OTRAS CONCESIONES DEL SISTEMA

El presente contrato de concesión coexistirá con otros contratos de concesión, actuales o futuros, para la operación del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, con otros operadores de transporte y con proveedores de servicios complementarios. Esta circunstancia se declara expresamente conocida y aceptada por el Concesionario.

La coexistencia no representa una alteración o modificación de los derechos y obligaciones que en este contrato de concesión se establecen para las partes, y, en consecuencia, en ningún caso supone o implica una renuncia a los mecanismos de revisión para el restablecimiento de la ecuación contractual previstos en la Cláusula 5 punto 5.5 del contrato de concesión.

1.8 DE LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS Y SU INTEGRACIÓN AL SISTEMA

El Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago comprende, como condición necesaria para su funcionamiento, el desarrollo de los siguientes servicios complementarios:

1.8.1 Emisión y comercialización del medio de acceso.

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

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

1.8.4 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.

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

1.8.6 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 jurídicas definidas por el Ministerio, de acuerdo a 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.

Dentro del plazo de quince (15) días siguientes a la suscripción del presente contrato de concesión, o en el plazo mayor que determine el Ministerio, y como condición para la operación de los servicios, el Concesionario deberá suscribir los contratos que resulten necesarios para el funcionamiento de los servicios definidos en los puntos 1.8.1 a 1.8.5, en los términos establecidos en el Anexo 9. La modificación de los contratos referidos sólo podrá hacerse, y producirá efecto, previa autorización del Ministerio.

Si en el futuro, para la operación de los servicios complementarios referidos en este punto 1.8 se requiriere la celebración de uno o más contratos entre el Concesionario y el proveedor de dicho servicio complementario, 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 su recepción– 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 deban celebrarse de conformidad con este párrafo.

Vencido este plazo, 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 recepción de la instrucción.

Conjuntamente con la instrucción a que se refiere el párrafo anterior, el Ministerio deberá comunicar al Concesionario el requerimiento de revisión a que se refiere el punto 5.5.5. Los resultados que dicha revisión arroje sólo serán 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.

La no suscripción oportuna e íntegra de los instrumentos señalados en la presente Cláusula dará lugar a las sanciones establecidas en el Anexo 7 del contrato de concesión.

1.9 VIGENCIA DEL CONTRATO

1.9.1 Inicio del contrato de concesión

El presente contrato de concesión entrará en vigencia a partir de la fecha de total tramitación del acto administrativo que lo apruebe.

1.9.2 Duración del contrato de concesión

El contrato de concesión se extenderá desde su inicio hasta el día 22 de octubre de 2018. Esta fecha de término del contrato de concesión podrá variar en razón de: (i) las causales de término anticipado estipuladas en la Cláusula 8, o (ii) la extensión de la concesión por reducción de emisiones, en los casos y condiciones previstas en el apartado H del Anexo 4 del contrato de concesión.

1.10 CESIÓN DE LA CONCESIÓN

El Concesionario podrá ceder la concesión previa autorización del Ministerio. La cesión de la concesión sólo podrá hacerse a una o más personas jurídicas que cumplan las condiciones y requisitos que resulten exigibles a la Sociedad Concesionaria para la prestación de los servicios, de conformidad a este contrato de concesión.

El procedimiento para la aprobación de la cesión será determinado por el Ministerio mediante el correspondiente acto administrativo, el que considerará los antecedentes que deberán acompañarse, y los plazos para las actuaciones. Con todo, el plazo para determinar la procedencia de la autorización no podrá exceder de sesenta (60) días contados desde la presentación de la solicitud. La cesión sólo podrá rechazarse por resolución fundada.

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 por parte del cesionario a entera satisfacción del Ministerio, éste procederá a devolver a la sociedad cedente, dentro de los siguientes quince (15) días hábiles, las garantías entregadas.

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, y N°279, de 1960, entre otras, 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 al Ministerio:

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, así como el desarrollo de labores orientadas a asegurar la correcta ejecución de los servicios, sin perjuicio de las facultades de fiscalización que correspondan a otras entidades competentes; y

2.1.4 Coordinar a los diferentes actores del Sistema.

2.2 FACULTADES

El Ministerio actuará directamente, a través de la Coordinación Transantiago o de terceros designados de conformidad a la normativa vigente y en los casos en que sea procedente.

Sin perjuicio de las atribuciones legales que le corresponden y las demás previstas en este contrato de concesión, el Ministerio tendrá las siguientes facultades:

2.2.1 Supervisar técnica y administrativamente la ejecución del contrato de concesión.

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

2.2.3 Exigir al Concesionario la información que razonablemente considere necesaria para verificar la correcta ejecución del contrato de concesión y del Sistema en general. Toda información de la que tome conocimiento el Ministerio y/o sus funcionarios por la transmisión de datos que le haga el Concesionario, y que al momento de su transmisión haya sido debidamente identificada como sujeta a confidencialidad, derechos de autor o cualquier otro derecho establecido a favor de terceros que impidan o limiten la entrega de información, debe ser considerada de buena fe como confidencial y tratada conforme a ello.

2.2.4 Exigir al Concesionario el acceso de personal de fiscalización y/o a quien el Ministerio designe, a los buses e instalaciones que emplee el Concesionario para el desarrollo de los servicios objeto del contrato de concesión, con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en dicho instrumento, así como del cumplimiento de la normativa vigente. Dicho personal portará su respectiva identificación, y el acceso transitorio se

acotará a la ejecución o desarrollo de las labores de fiscalización y supervigilancia que correspondan según el caso.

2.2.5 Informar al proveedor de servicios complementarios de administración financiera del Sistema a que se refiere el punto 1.8.4 de la Cláusula 1 y el punto 5.3 de la Cláusula 5 del contrato de concesión, el monto y la procedencia de los pagos que deban realizarse al Concesionario en virtud de este contrato de concesión.

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

2.2.7 Recopilar y sistematizar información relativa al funcionamiento del Sistema que permita proyectar, diseñar y planificar el mejoramiento continuo de los servicios de transporte.

2.2.8 Facilitar las condiciones para que el Concesionario y los demás operadores de transporte del Sistema puedan realizar propuestas de mejoramiento de los servicios y cualquier otro aspecto del Sistema, efectuar los análisis necesarios y pronunciarse sobre las aprobaciones que corresponda de conformidad con la normativa vigente y el contrato.

2.2.9 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 y la satisfacción de las necesidades de transporte de los usuarios.

2.2.10 Acordar con los diferentes integrantes del Sistema modificaciones a los contratos que los regulan, siempre respetando el principio de interrelación del Sistema.

2.2.11 Realizar y gestionar, en el marco de sus atribuciones, las acciones que la buena práctica le indique para velar por la disminución de la evasión.

2.2.12 En general, fiscalizar que el Concesionario cumpla con sus obligaciones y aplicar las sanciones que corresponda, conforme a la normativa vigente y a lo previsto en este contrato de concesión.

El Ministerio, además, ejercerá las siguientes funciones a través del Administrador del Contrato:

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

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

2.2.15 Informar periódicamente al Concesionario del grado y nivel de cumplimiento de los requisitos, índices e indicadores previstos en el contrato de concesión.

2.2.16 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 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.

2.2.17 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.

2.2.18 Llevar el control de la reserva de afectación al uso preferente del Concesionario, en los términos establecidos en el Anexo 1 del contrato de concesión, e informar su estado periódicamente al Concesionario.

2.2.19 Analizar los documentos que, de conformidad al contrato de concesión, deba presentar la Sociedad Concesionaria; solicitar aclaraciones o enmiendas y proponer a la Subsecretaría de Transportes su aprobación, rechazo o modificación, según corresponda, de acuerdo a los procedimientos previstos en el presente contrato de concesión.

2.2.20 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 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 contrato de concesión.

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

2.2.22 Proponer a la Subsecretaría de Transportes la aplicación de las multas establecidas en el contrato de concesión.

2.2.23 Llevar el registro de las comunicaciones entre las partes, conforme al procedimiento que dicte el Ministerio a través del correspondiente acto administrativo.

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

2.2.25 Cualquiera otra establecida en el presente contrato de concesión.

CLÁUSULA 3 DEL CONCESIONARIO

3.1 DECLARACIONES

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

3.1.1 El Concesionario es una sociedad anónima constituida y vigente de conformidad con las leyes chilenas, con domicilio social en la ciudad de Santiago, cuyo capital social asciende a $21.887.304.000 (veintiún mil ochocientos ochenta y siete millones trescientos y cuatro mil pesos) y el capital pagado es de $21.887.304.000 (veintiún mil ochocientos ochenta y siete millones trescientos y cuatro mil pesos), y cuyo objeto social principal es la prestación de servicios de transporte en las vías licitadas de la Región Metropolitana.

3.1.2 El Concesionario, de conformidad con lo dispuesto en el artículo séptimo de la Ley N°18.045, al artículo segundo inciso séptimo de la Ley N°18.046 y a las modificaciones introducidas por la Ley N°20.382 a ambos cuerpos legales:

(i) es una sociedad anónima regida por las disposiciones de las sociedades anónimas cerradas;

(ii) está inscrita en el Registro de Entidades Informantes de la Superintendencia de Valores y Seguros;

(iii) se encuentra sometida a la fiscalización de dicha Superintendencia sólo en cuanto a los deberes de información contenidos en la Norma de Carácter General N°284 emitida por la misma Superintendencia;

(iv) no es una sociedad anónima abierta ni está sometida a la normativa aplicable a las sociedades anónimas abiertas;

(v) no hace oferta pública de sus valores; y

(vi) no se encuentra obligada a inscribirse ella o sus acciones en el Registro de Valores que lleva la misma Superintendencia.

3.1.3 Ni la Sociedad Concesionaria ni sus accionistas mayoritarios (aquellos que posean más del 10% de las acciones), tienen participación directa en la o las sociedades que presten servicios complementarios, salvo en los casos en que el Ministerio entregare la prestación de todo o parte de dichos servicios complementarios al Concesionario, conforme lo dispone el punto 1.8.6 de la Cláusula 1.

3.1.4 La Sociedad Concesionaria por sí sola dispone de una flota operativa base y de reserva que no representa más del 30% de la flota operativa base y de reserva total del Sistema. La suma total de las plazas de todos los buses de la flota operativa base y de reserva de la Sociedad Concesionaria por sí sola no supera el 30% de las plazas totales de todos los buses de la flota operativa base y de reserva del Sistema.

3.1.5 La suma de las flotas operativas base y de reserva, y sus plazas correspondientes, de la Sociedad Concesionaria y sus empresas relacionadas, no superan –en su conjunto– el 50% de la flota operativa base y de reserva del Sistema, ni sus plazas correspondientes. Para estos efectos, se entiende por empresas relacionadas: (i) las empresas coligadas con otro u otros operadores de uso de vías de la ciudad de Santiago (coligantes), (ii) las filiales y matrices de otra empresa operadora de uso de vías de la ciudad de Santiago, o (iii) los grupos empresariales y las personas relacionadas, en los términos previstos en las Leyes N°18.045 y N°18.046.

3.1.6 No haber sido condenada la Sociedad Concesionaria, por sentencia ejecutoriada, a alguna de las penas establecidas en el artículo 8° de la Ley N°20.393 que establece la Responsabilidad Penal de las Personas Jurídicas en los Delitos de Lavado de Activos, Financiamiento del Terrorismo y Delitos de Cohecho.

3.1.7 No haber sido condenado por sentencia ejecutoriada uno o más de los directores, gerentes, subgerentes, ejecutivos principales y/o los que hagan de sus veces, de la Sociedad Concesionaria por delitos de enriquecimiento por defraudación en perjuicio del Sistema, del Fisco de Chile, y/o del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. 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.

3.1.8 El presente contrato de concesión ha sido debidamente autorizado y aprobado por el Directorio de la Sociedad Concesionaria, según corresponda, encontrándose los representantes que firman el contrato de concesión en representación de la Sociedad Concesionaria investidos de suficientes facultades para suscribir el presente contrato de concesión, incluyendo (sin limitación, sino a título meramente ejemplar), la autorización para la designación y delegación de facultades al Administrador Interino contemplada en el punto 8.3 de la Cláusula 8 del presente contrato de concesión.

3.2 OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

Corresponde al Concesionario prestar los servicios de transporte y definir tanto el modelo empresarial como los criterios de gestión y administración necesarios 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, así como de situaciones de caso fortuito o fuerza mayor debidamente calificadas por el Ministerio, el Concesionario tendrá las siguientes obligaciones:

3.2.1 Prestar el servicio de transporte público a lo menos con los estándares de calidad, permanencia, continuidad y seguridad establecidos en el contrato de concesión.

3.2.2 Cumplir 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.

3.2.3 Solicitar la autorización del Ministerio, con al menos treinta (30) días de anticipación, para toda modificación de los estatutos de la Sociedad Concesionaria que implique un cambio del objeto social o una disminución del capital social. Se entenderá que el Ministerio aprueba dicha solicitud si no se pronunciare denegando la autorización por resolución fundada dentro del plazo de treinta (30) días contados desde la recepción de la solicitud. No se requerirá dicha autorización si la modificación social tiene por objeto incorporar o ajustar el giro al desarrollo de las actividades conexas previstas en el punto 1.3 de la Cláusula 1 del contrato de concesión.

3.2.4 Efectuar la programación y ejecutar la operación de los servicios en la forma prevista en el contrato de concesión, con el fin de entregar una cobertura adecuada, no sobrepasar los tiempos de espera máximos programados y prevenir el hacinamiento o congestión en los buses, todo lo anterior en los términos y condiciones previstos en el Anexo 3 del contrato de concesión.

3.2.5 Adoptar las medidas necesarias para mejorar y/o restablecer la calidad de los servicios, cuando no se alcancen los niveles previstos en el contrato de concesión.

3.2.6 Efectuar el control de la operación de los servicios.

3.2.7 Convenir con el Ministerio el establecimiento y desarrollo de planes o protocolos de acción destinados a velar por el cumplimiento de los indicadores de calidad y apoyo a las actividades del Concesionario.

3.2.8 Cumplir y respetar las instrucciones y procedimientos que, de acuerdo a la normativa vigente y a lo previsto en el contrato de concesión, dicte el Ministerio o determine la Coordinación Transantiago.

3.2.9 Suscribir los actos jurídicos correspondientes y mantener el vínculo con los prestadores de servicios complementarios en los términos previstos en el contrato de concesión.

3.2.10 Disponer en forma permanente de la flota que corresponda de conformidad al presente contrato de concesión, y asumir por su cuenta y riesgo su financiamiento, si corresponde.

3.2.11 Velar porque la flota cumpla a cabalidad con los requisitos establecidos en el Anexo 4 y mantener los vehículos en buenas condiciones de funcionamiento, seguridad y limpieza, de conformidad al contrato de concesión.

3.2.12 Disponer y mantener en buenas condiciones de funcionamiento los terminales necesarios

para garantizar una apropiada gestión de los servicios de transporte.

3.2.13 Disponer y mantener en buenas condiciones de funcionamiento todo el equipamiento, tanto a bordo de los buses como en terminales, necesarios para el correcto funcionamiento de los sistemas de validación y posicionamiento, si corresponde de acuerdo a las especificaciones dispuestas en el Anexo 5 del contrato de concesión.

3.2.14 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 a lo dispuesto en los contratos de servicios complementarios.

3.2.15 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 y a los contratos de trabajo respectivos.

3.2.16 Enviar al Administrador del Contrato copia de toda comunicación sobre un hecho esencial que deba comunicarse a la Superintendencia de Valores y Seguros, dentro de los tres (3) días siguientes a la fecha en que deba realizarse de dicha comunicación en dicha Superintendencia.

3.2.17 Proporcionar al Ministerio, a través del Administrador del Contrato, toda la información que éste le requiera relacionada con la ejecución del 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.

3.2.18 Otorgar libre acceso a los funcionarios del Ministerio, a todos los antecedentes que sean necesarios para su labor de fiscalización y control del cumplimiento de las obligaciones emanadas del presente contrato de concesión, 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. Lo anterior, sin perjuicio de la obligación de reserva y confidencialidad del Ministerio y sus funcionarios dispuesta en el punto 2.2.3 de la Cláusula 2 del contrato de concesión.

3.2.19 Permitir el acceso del personal de fiscalización del Ministerio y/o a quien éste encomiende la recopilación y análisis de antecedentes para efectos de lo dispuesto en el punto 7.3, a los buses e instalaciones que emplee el Concesionario para el desarrollo de los servicios objeto del contrato de concesión. Dicho personal deberá portar su respectiva identificación, y el acceso transitorio se acotará a la ejecución o desarrollo de las labores de fiscalización y supervigilancia que correspondan según el caso.

3.2.20 Llevar adelante una constante autoevaluación de su propio desempeño, recopilar y sistematizar información relativa al funcionamiento de su Unidad de Negocio, que le permita proyectar, diseñar y planificar el mejoramiento continuo de los servicios de transporte que presta.

3.2.21 Cumplir con la obligación de informar al Ministerio establecida en la Cláusula 7 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 hecho que el Ministerio o quien supervise el Sistema razonablemente requiera para evaluar su funcionamiento.

3.2.22 Solicitar las autorizaciones que correspondan de conformidad al contrato de concesión.

3.2.23 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.

3.2.24 Colaborar con el Ministerio en la entrega oportuna de información a los usuarios respecto de modificaciones relevantes en la operación de sus servicios.

3.2.25 Gestionar y responder oportunamente las sugerencias y reclamos de los usuarios, de conformidad a lo que se dispone en el Anexo 6 del contrato de concesión.

3.2.26 Realizar y/o gestionar las acciones que la buena práctica le indique para velar por la disminución de la evasión, siempre respetando la normativa vigente.

3.2.27 Respetar las políticas sobre operación de los servicios al interior de la Infraestructura Concesionada, que establezca el titular de dicha concesión, si las hubiere.

3.2.28 En general, cumplir con toda la legislación y normativa aplicable, así como las instrucciones o comunicaciones enviadas por el Ministerio de conformidad con el presente contrato de concesión.

Sin perjuicio de los descuentos a que hubiere lugar de conformidad al contrato de concesión, el incumplimiento de las obligaciones indicadas en esta Cláusula podrá dar lugar a las sanciones establecidas en los términos previstos en el Anexo 7 y, cuando corresponda, al cobro de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato, salvo situaciones de caso fortuito o fuerza mayor, las que serán calificadas por el MTT.

3.3 DERECHOS DEL CONCESIONARIO

El contrato de concesión confiere al Concesionario los siguientes derechos:

3.3.1 El uso de las vías en los términos previstos en el Anexo 1 del contrato de concesión.

3.3.2 La explotación económica de la actividad del transporte de pasajeros prestado con buses en la ciudad de Santiago en las vías que forman parte de su concesión, de acuerdo a las condiciones establecidas en el contrato de concesión.

3.3.3 Desarrollar las actividades conexas previstas en el contrato de concesión en los términos establecidos.

3.3.4 Celebrar todos los contratos y realizar todas las operaciones que considere útiles a sus intereses, sin más limitación que la sujeción a su giro comercial, a las normas y principios que regulan este contrato de concesión y a aquellas previstas en la normativa vigente.

3.3.5 Percibir y disponer libremente de los ingresos derivados de la prestación de los servicios, actividades conexas e incentivos que obtenga por los servicios efectivamente prestados, en los términos y condiciones previstos en el contrato de concesión.

3.3.6 Percibir cualquier otra prestación económica que en su favor establezca el presente contrato de concesión.

3.3.7 Realizar propuestas 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.

3.3.8 Acordar con el Ministerio modificaciones al contrato de concesión, siempre respetando el principio de interrelación del Sistema.

3.3.9 Proponer al Ministerio puntos en los cuales resulte necesario o conveniente construir zonas pagas.

3.3.10 Mantener comunicación con el Ministerio.

3.3.11 Obtener una respuesta oportuna por parte del Ministerio.

3.3.12 Contar con un debido proceso administrativo en la aplicación de las sanciones administrativas contempladas en el contrato de concesión, así como en la sustanciación de los demás procedimientos de impugnación a que hubiere lugar.

3.3.13 Presentar los medios de prueba que estime conducentes, para establecer los hechos que sirven de fundamento a las pretensiones efectuadas en el marco de la substanciación de los procesos sancionatorios administrativos, así como en la tramitación de los demás procedimientos de impugnación a que hubiere lugar.

3.3.14 A que los medios de prueba sean apreciados en conciencia, conforme lo dispone la Ley N°19.880.

3.3.15 Presentar los recursos administrativos establecidos en este contrato de concesión y los demás que le confieren las leyes.

3.3.16 A que se restablezca la ecuación contractual en los términos y condiciones previstas en el punto 5.5 de la Cláusula 5, y en consecuencia a:

3.3.16.1 Que el Ministerio lleve a cabo las instancias de revisión programadas, en la oportunidad y de acuerdo a las condiciones estipuladas en el punto 5.5 de la Cláusula 5 del contrato de concesión.

3.3.16.2 Solicitar las revisiones excepcionales previstas en el punto 5.5 de la Cláusula 5, y a que éstas se lleven cabo en los términos ahí establecidos.

3.3.16.3 Solicitar la intervención del Panel a que hace referencia el punto 5.5 de la Cláusula 5 del contrato de concesión.

3.3.17 A ser informado oportunamente de los aspectos que configuren el monto y procedencia de los pagos.

3.3.18 A ser informado oportunamente de cualquier modificación relevante de los contratos de los restantes actores del Sistema.

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

CLÁUSULA 4 DEL RÉGIMEN DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

4.1 DE LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS

El Concesionario se obliga a prestar los servicios de transporte público de pasajeros establecidos en el Anexo 2 de este contrato de concesión, así como los que se incorporen en el futuro, de conformidad al Programa de Operación determinado, comunicado, aprobado y modificado según lo previsto en el Anexo 3.

4.2 DE LA GESTIÓN Y CALIDAD DE LOS SERVICIOS

La gestión de los servicios de transporte público de pasajeros corresponde al Concesionario, quien deberá adoptar todas las medidas necesarias para velar por la correcta ejecución del Programa de

Operación. El Anexo 6 del contrato de concesión establece mecanismos para asegurar su cumplimiento.

4.3 DE LOS BIENES DESTINADOS A LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

4.3.1 Flota

4.3.1.1 Características de la flota

El Concesionario deberá disponer de la flota necesaria para prestar los servicios de transporte exigidos en el Programa de Operación, cumpliendo los estándares de calidad que defina el Ministerio.

La tipología y modalidad de tenencia de los buses por las que opte el Concesionario deberán estar orientadas a la calidad y la continuidad del servicio.

El detalle de la flota del Concesionario y de las exigencias técnicas de los vehículos se especifica en el Anexo 4 del contrato de concesión.

4.3.1.2 Mantenimiento de la flota

Para velar por la seguridad de los usuarios de los servicios de transporte y, asimismo, facilitar la gestión operacional del Concesionario, éste implementará un Plan Anual de Mantención de Flota (PMF) que permita identificar oportunamente las deficiencias en las condiciones de funcionamiento y especificaciones técnicas que correspondan, y asimismo, establecer las medidas preventivas y correctivas orientadas a optimizar la planificación y gestión de los servicios.

En el Anexo 4 del contrato de concesión se detallan las acciones y contenidos que, conforme al Plan Anual de Mantención de Flota (PMF), debe desarrollar el Concesionario.

4.3.2 Terminales

El Concesionario deberá contar, a lo menos, con el tipo y número de terminales que se indica a continuación, los que deberán cumplir con las exigencias establecidas en la normativa vigente:

4.3.2.1 5 Poniente 01016, Maipú

4.3.2.2 Lote B 2b ENEA Ruta 68 San Pablo s/n, Pudahuel

4.3.2.3 Av. Pajaritos 6800, Estación Central

4.3.2.4 Av. José Arrieta 9450, La Reina

4.3.2.5 5 Poniente 555, Maipú

El Concesionario podrá reducir el número y/o la capacidad de los terminales, previa autorización del Ministerio, siempre que esta medida no afecte la calidad en la prestación de los servicios de transporte del Concesionario.

4.3.3 Zonas pagas

En el marco de las actividades conexas referidas en el punto 1.3 de la Cláusula 1 del contrato de concesión, el Concesionario podrá instalar, mantener y/o explotar infraestructura para el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, en particular, zonas pagas.

4.3.3.1 Instalación, mantención y explotación efectuada por el Concesionario

Para mejorar la eficiencia en la operación de los servicios y como medida activa para reducir evasión, el Concesionario podrá, por sí o por intermedio de terceros, y previa autorización del Ministerio otorgada en los términos y oportunidades previstas en el punto 1.3 y de las demás que correspondan, construir y/o instalar, mantener y administrar nuevas zonas pagas, y/o mantener y administrar alguna(s) de la(s) zonas pagas ya existentes.

4.3.3.2 Plan Maestro de Infraestructura

El Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público de Santiago, establecido de conformidad a lo dispuesto en la Ley N°20.378 y aprobado por Resolución Exenta N°1963, de 2011, del Ministerio, dictada en conjunto con los Ministerios de Hacienda, de Obras Públicas, de Planificación y de Vivienda y Urbanismo, y la Intendencia de la Región Metropolitana, tiene como objetivo mejorar la experiencia de viaje de los usuarios de Transantiago y entregar las condiciones que permitan una operación más eficiente de los buses. Para esto, el Plan contempla entre otras obras, la construcción de nuevas zonas pagas y mejorar el estándar de otras ya existentes.

En este contexto, el Concesionario podrá solicitar (i) la construcción de una o más zonas pagas con cargo al Plan Maestro antes individualizado, y (ii) la mantención y administración de esas u otras zonas pagas, conforme al siguiente procedimiento.

El Concesionario deberá proponer al Ministerio puntos en los cuales estime necesario la construcción de zonas pagas para mejorar la eficiencia de la operación de sus servicios y reducir localmente la evasión; dicha propuesta deberá sustentarse con una evaluación que refleje la necesidad y beneficios (económicos y sociales) que dicha zona paga significaría para el Sistema.

El Ministerio evaluará la factibilidad técnica y económica de su construcción, de acuerdo a las prioridades que tiene para el Sistema en su conjunto y de lo dispuesto en el Plan Maestro antes individualizado. Si procediere la construcción de la zona paga solicitada, al Concesionario le corresponderá la mantención de dicha infraestructura y su operación, en los términos y condiciones que se convengan entre las partes.

4.3.4 <u>De los bienes afectos a la concesión</u>

4.3.4.1 Determinación de los bienes afectos

Para efectos del contrato de concesión, 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 y de reserva definidas en el Anexo 4 del contrato de concesión.
b) Los terminales individualizados en el punto 4.3.2 de la presente Cláusula.
c) Los derechos personales que emanen de los Contratos de Provisión a que se refiere el punto 4.3.4.3, y en los términos ahí previstos.
d) Cualquier otro bien mueble o inmueble que las partes convengan como necesario para la prestación básica de los servicios.

Los bienes afectos deberán inscribirse dentro de los treinta (30) días siguientes a la notificación que haga el Ministerio de la total aprobación del reglamento dictado en

conformidad al artículo 3° *nonies* de la Ley N°18.696, y quedarán sujetos a lo dispuesto en dichas normativas.

4.3.4.2 De la desafectación de los bienes

Sin perjuicio de las causales de desafectación previstas en el reglamento que se dicte 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) Vencimiento del plazo de la concesión;

b) Reemplazo, a satisfacción del Ministerio, del bien que se busque desafectar, por otro que cumpla con los requisitos establecidos en este 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 este 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.

4.3.4.3 De los contratos de provisión

Para la prestación de los servicios de transporte contemplados en este contrato de concesión, el Concesionario podrá celebrar cualquier contrato –en adelante "Contrato de Provisión"– que lo habilite para, a lo menos, usar y gozar de los bienes necesarios para prestar los servicios, incluyendo, a título meramente ejemplar, los buses que requiera para conformar su flota.

Con arreglo a lo dispuesto en la Ley N°18.696 y para velar por la continuidad del servicio, el MTT podrá –a requerimiento del Concesionario– revisar y pronunciarse sobre las condiciones y requisitos que éste incorporaría en el (los) Contrato(s) de Provisión que suscribiere con terceros respecto de (i) los bienes afectos a que se refieren los puntos 4.3.4.1 a) y 4.3.4.1 b), y de (ii) otros bienes que se considere necesarios para la prestación de los servicios. Entre otras cosas, el MTT podrá verificar que el (los) Contrato(s) de Provisión autorice(n) la inscripción, como bienes afectos a la concesión, de los derechos personales que de él emanan; revisar la suficiencia del derecho del tercero sobre los bienes objeto del Contrato de Provisión y velar porque el Contrato de Provisión asegure la disponibilidad de los bienes durante todo el plazo de la concesión.

Si para garantizar la estabilidad del Sistema, así como la continuidad y permanencia de los servicios, el MTT se pronunciare favorablemente respecto de las condiciones sometidas a su consideración, los derechos personales que emanen de el o los Contratos de Provisión serán considerados bienes afectos a la concesión junto con los bienes objeto del mismo, y deberán ser inscritos en el registro de bienes afectos establecido en el artículo 3 *nonies* de la Ley N°18.696, de conformidad a lo que disponga el respectivo reglamento.

En caso que los derechos personales que emanen de el o los Contratos de Provisión se inscriban como bienes afectos a la concesión, el MTT se obliga de manera irrevocable e incondicional a exigir en las bases de licitación y/o en los contratos de concesión para el período inmediatamente siguiente, según corresponda, la aceptación de la cesión del Contrato de Provisión, si le fuere ofrecido, sujeto a la condición que los bienes objeto de

dicho Contrato de Provisión se encuentren en correcto estado de conservación atendida su antigüedad y uso. En el caso de los buses, se entenderá que se cumple esta condición si los programas y procedimientos de mantenimiento que establece el fabricante del bus se han efectuado en la forma y oportunidad prevista, de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Anexo 4 del contrato de concesión.

4.4 DEL PERSONAL DESTINADO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

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 que se establecen en el Anexo 8 del presente contrato de concesión.

4.5 SUBCONTRATACIÓN

El Concesionario podrá ejecutar por sí mismo o subcontratar con terceros la ejecución de parte de las obligaciones establecidas en este instrumento.

En el caso de la prestación de los servicios de transporte detallados en el Anexo 2, la subcontratación de éstos sólo podrá ejercerse respecto de un máximo de 65% del total de los servicios objeto del presente contrato de concesión y de un máximo de 65% del total de las plazas asociadas a dichos servicios en el período de mayor oferta establecido en el Programa de Operación de temporada normal.

En el evento de optar por la alternativa de la subcontratación de servicios de transporte, 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.

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 de concesión, salvo situaciones de caso fortuito o fuerza mayor, las que serán debidamente calificadas por el MTT.

Para velar por el cumplimiento del 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 <u>DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN</u>

5.1 PRINCIPIOS BÁSICOS DEL MARCO ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN

El marco económico del contrato de concesión, la interpretación de las cláusulas que lo regulan y el ejercicio de las facultades, obligaciones y derechos que se confieren a las partes, tendrán en consideración las siguientes directrices:

5.1.1 **Mercado Regulado.** El sistema de transporte de la ciudad de Santiago opera en el marco de una concesión de uso de vías otorgada 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 Santiago se encuentra restringido, y su desarrollo regulado en los términos previstos en este contrato de concesión, así como en la normativa vigente.

5.1.2 **Equilibrio económico del contrato y sostenibilidad del Concesionario**. El interés público asociado a la actividad del transporte de pasajeros y la naturaleza dinámica de ésta, obligan al MTT a adoptar en forma permanente aquellas medidas que resulten necesarias para resguardar la satisfacción de dicho interés público.

Como contrapartida, el contrato de concesión debe reconocer las variaciones que pueden presentarse a lo largo del período de concesión y que no sean consecuencia de decisiones de gestión del Concesionario, y velar por el equilibrio económico del contrato como eje fundamental para garantizar la continuidad del servicio.

Con dicho objeto, el contrato de concesión contempla herramientas que posibilitan la mantención de los supuestos bajo los cuales éste se estructuró: por una parte, el contrato de concesión contiene elementos que permiten mantener el equilibrio del contrato para la prestación de un servicio eficiente y de calidad, conforme se detalla -como referencia- en la descripción de las relaciones en el modelo del negocio contenida en el Anexo 9; y, por otra, contempla instancias de revisión de las variables que determinan su precio, de acuerdo a lo indicado en el punto 5.5 de la presente Cláusula.

5.1.3 **Duración Limitada**. La concesión materia de este contrato tiene una duración limitada, de modo que las restricciones impuestas por esta circunstancia han sido consideradas por el Concesionario y el MTT al momento de evaluar el modelo de negocio, y deben ser consideradas durante todo el período de vigencia de la concesión y para los efectos asociados a su término.

5.1.4 **Operación Integrada del Sistema**. El sistema de transporte público de pasajeros de la ciudad de Santiago se estructura a partir de un modelo de operación integrada física, tecnológica y financieramente, entre los diversos prestadores de servicios de transporte y servicios complementarios, y sobre la base de un sistema tarifario común.

La integración física consiste en la articulación de los diferentes medios de transporte a través de la utilización de una infraestructura común o el uso de accesos comunes.

La integración tecnológica es la interconexión física, lógica y de desarrollo sobre el *hardware* y el *software* de las tecnologías aplicadas al Sistema, con la finalidad que su operación sea armónica y coordinada y cumpla con los niveles de servicio requeridos.

La integración financiera conlleva la existencia de una administración común de los recursos que ingresan, se recaudan y distribuyen por el Sistema.

La integración tarifaria apunta a la adopción de un esquema tarifario que permita a los usuarios del Sistema el uso de uno o más servicios de transporte, bajo un esquema de cobro diferenciado según el tipo de servicio, que considera las características de duración y tramos de un viaje dentro del área regulada.

La operación integrada del Sistema comprende, en consecuencia, los servicios y actores necesarios para la articulación, vinculación y funcionamiento integrado de los diferentes medios de transporte y prestadores de servicios complementarios del Sistema. Cualquier cambio que afecte la forma y condiciones de provisión de los servicios de transporte y servicios complementarios deberá considerar la continuidad de operación física, tecnológica, financiera y tarifaria del Sistema.

5.1.5 **Importancia del control de la evasión.** La reconfiguración del sistema de transporte público de Santiago reconoce la importancia del control de la evasión y la contribución que ella representa en el financiamiento del Sistema. En consecuencia y en razón del interés público comprometido, las partes convienen en la relevancia de desarrollar y aplicar estrategias conjuntas para el control de la evasión.

5.2 INGRESOS DEL SISTEMA

La prestación de los servicios de transporte materia de este contrato de concesión se financia con los recursos provenientes de los usuarios del Sistema y, eventualmente, 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. El Panel de Expertos creado por la Ley N°20.378 es el encargado de fijar el nivel de las tarifas y de determinar su reajuste, de conformidad a la metodología establecida en un reglamento emitido a través del Ministerio, suscrito además por el Ministerio de Hacienda. 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 Puente Alto y San Bernardo. 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 a lo que informe y proyecte el Ministerio.

Finalmente, se contempla que el Sistema pueda financiarse con otros recursos, entre otros los provenientes del pago de multas cursadas a los operadores de transporte y proveedores de servicios complementarios, salvo aquellas multas que, de conformidad a la Ley N°18.696, sean a beneficio fiscal. Con todo, los recursos provenientes de la aplicación de multas a los operadores de transporte sólo podrán emplearse para pagar los incentivos por buen desempeño a que se refiere el punto 5.4.1.7 iv) de la Cláusula 5 del contrato de concesión.

5.3 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 el punto 1.8.4 de la Cláusula 1 del contrato de concesión.

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 a lo dispuesto en el punto 1.8 de la Cláusula 1 del 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.

5.4 DE LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO

5.4.1 Cálculo del pago al Concesionario por la prestación de los servicios de transporte

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 el punto 5.3 de la Cláusula 5 del presente contrato de concesión, y su monto se determinará conforme a lo que se señala en los párrafos siguientes.

5.4.1.1 Formulación general

El pago a efectuar al Concesionario por los servicios de transporte estará compuesto principalmente por dos factores:

i) El primero estará determinado por la multiplicación de las transacciones con derecho a pago, y el precio por pasajero transportado (PPT).

ii) El segundo factor estará determinado por la multiplicación de los kilómetros comerciales determinados en el Programa de Operación correspondiente al período de pago, por el precio por kilómetro de la Unidad de Negocio (PK). Éste se multiplicará, a su vez, por el índice de cumplimiento de la capacidad de transporte (ICT).

Al resultado anterior se le descontarán los montos que correspondan por aplicación de los mecanismos de aseguramiento de la calidad previstos en el Anexo 6 del contrato de concesión *(Descuentos)* y se le agregarán las cantidades que por otros conceptos corresponda realizar *(Otros)*, de conformidad a lo dispuesto en el punto 5.4.1.7.

De esta forma, el ingreso del Concesionario para cada período de pago o liquidación t (Y_t) se construirá mediante la siguiente formulación:

$$Y_t = PPT_T \cdot q_t + PK_T \cdot [km_t + 0{,}33 \cdot (kme_t + kma_t)] \cdot ICT_t - Descuentos_t + Otros_t$$

Donde:

PPT_T	:	Valor del pago por pasajero transportado correspondiente a las liquidaciones del mes T.
PK_T	:	Valor del pago por kilómetro correspondiente a las liquidaciones del mes T.
q_t	:	Transacciones con derecho a pago en la liquidación t.
km_t	:	Kilómetros comerciales con derecho a pago en la liquidación t.
$0{,}33 \cdot (kme_t + kma_t)$	:	Pago adicional por los kilómetros comerciales de servicios especiales y de apoyo realizados durante el período de pago correspondiente a la liquidación t, de acuerdo a lo establecido en el Anexo 3 del contrato de concesión.
ICT_t	:	Índice de cumplimiento de la capacidad de transporte para el período comprendido en la liquidación t.
$Descuentos_t$	:	Eventuales descuentos por cumplimiento de indicadores y calidad de servicio que corresponda aplicar en la liquidación t, según se detalla en el Anexo 6 del contrato de concesión.
$Otros_t$	:	Otros pagos y ajustes que corresponda realizar en la liquidación t, de conformidad a lo dispuesto en el contrato de concesión.

5.4.1.2 Cálculo del PPT correspondiente a las liquidaciones del mes T

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

$$PPT_T = PPT_0 \cdot MAC_{T-1}$$

Donde:

PPT_0 : Valor inicial del Precio por Pasajero Transportado.

MAC_{T-1} : Mecanismo de ajuste por costos calculado en el mes $T-1$, según se describe en el apartado 5.4.1.6 del presente contrato de concesión.

En el marco del presente contrato de concesión, las partes convienen que PPT_0 tendrá el valor establecido en la Ficha Técnica del contrato de concesión.

El valor del PPT correspondiente al mes T se calculará para la liquidación del día 10 del mes T a que se refiere el punto 5.4.2.1, y se utilizará el mismo valor para la liquidación que, de conformidad a lo previsto en el punto 5.4.2.1, corresponde efectuar el día 25 del mes T.

5.4.1.3 Cálculo de los kilómetros a pago en la liquidación t (km_t)

Los kilómetros comerciales correspondientes al período de pago comprendido en la liquidación t (km_t) se calcularán en función de los kilómetros comerciales comprometidos, 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 a la liquidación t, de acuerdo a la siguiente formulación:

$$kmp_{i,t} = \sum_j kmp_{i,j,t}$$

$$km_t = \sum_i \left(kmp_{i,t} \cdot d_{i,t}\right) + kme_t + kma_t + kmy_t$$

Donde:

km_t : Total de kilómetros a pago en la liquidación t.

$kmp_{i,j,t}$: Kilómetros comerciales programados para un día tipo i, que se realizan con buses de la tipología j, definidos en el o los PO vigente(s) de acuerdo a lo indicado en el Anexo 3 del contrato de concesión, durante el período de pago correspondiente a la liquidación t, según lo establecido en el punto 5.4.2.1.

$kmp_{i,t}$: Kilómetros comerciales programados para un día tipo i, definidos en el o los PO vigente(s) de acuerdo a lo indicado en el Anexo 3 del contrato de concesión, durante el período de pago correspondiente a la liquidación t, según lo establecido en el punto 5.4.2.1.

$d_{i,t}$: Número de días del tipo i, definidos en el o los PO vigente(s) durante el período de pago correspondiente a la liquidación t, según lo establecido en el punto 5.4.2.1.

kme_t : Kilómetros comerciales de servicios especiales realizados durante el período de pago correspondiente a la liquidación t, según lo establecido en el punto 5.4.2.1.

kma_t : Kilómetros comerciales de servicios de apoyo realizados durante el período de pago correspondiente a la liquidación t, según lo establecido en el punto 5.4.2.1.

kmy_t : Kilómetros comerciales de salidas adicionales e inyecciones no programadas realizadas durante el período de pago correspondiente a la liquidación t, según lo establecido en el punto 5.4.2.1.

5.4.1.4 Cálculo del PK correspondiente a las liquidaciones del mes T

El precio por kilómetro de la Unidad de Negocio correspondiente a las liquidaciones del mes T (PK_T) estará establecido en pesos ($), con dos (2) decimales, sin aproximación, y se calculará de acuerdo a la siguiente formulación:

$$PK_{j,k,T} = PK_{j,k,0} \cdot MAC_{T-1}$$

$$PK_{j,T} = \frac{\sum_k \left(PK_{j,k,T} \cdot b_{j,k,T-1}\right)}{b_{j,T-1}}$$

$$kmp_{j,T} = \sum_i kmp_{i,j,T} \cdot d_{i,T}$$

$$PK_T = \frac{\sum_j \left(PK_{j,T} \cdot kmp_{j,T-1}\right)}{\sum_j kmp_{j,T-1}}$$

Donde:

$PK_{j,k,T}$: Precio por kilómetro asociado a la tipología de bus j, de tecnología de propulsión k, ajustado para el mes T.

$PK_{j,T}$: Precio por kilómetro asociado a la tipología de bus j, ajustado para el mes T.

$b_{j,k,T-1}$: Buses de la tipología j, tecnología de propulsión k, que integran la flota operativa base inscrita en el RNSTP a la fecha de término del mes $T-1$.

$b_{j,T-1}$: Total de buses de la tipología j, que integran la flota operativa base inscrita en el RNSTP a la fecha de término del mes $T-1$.

$kmp_{i,j,T}$: Kilómetros comerciales programados para un día tipo i, de la tipología j, definidos en el o los PO vigente(s) de acuerdo a lo indicado en el Anexo 3 del contrato de concesión, durante el mes T.

$kmp_{j,T}$: Kilómetros comerciales programados de la tipología j, definidos en el o los PO vigente(s) de acuerdo a lo indicado en el Anexo 3 del contrato de concesión, durante el mes T.

$d_{i,T}$: Número de días del tipo i, en el mes T, definidos en el o los Programa(s) de Operación vigente(s) durante el mes T.

MAC_{T-1} : Mecanismo de ajuste por costos calculado en el mes $T-1$, según se describe en el punto 5.4.1.6 del presente contrato de concesión.

El valor del PK correspondiente al mes T se calculará para la liquidación del día 10 del mes T a que se refiere el punto 5.4.2.1, y se utilizará el mismo valor para la liquidación que, de conformidad a lo previsto en el punto 5.4.2.1, corresponde efectuar el día 25 del mes T.

Se deberán considerar los valores de $PK_{j,k,0}$ que se presentan en la tabla a continuación, donde el subíndice k corresponde a la tecnología de propulsión y j a la tipología del bus.

Tabla 1
Valores de $PK_{j,k,0}$ (pesos $ a junio 2011)

Tipología de bus j	Tecnología de propulsión k	Pago por Kilómetro, $PK_{j,k,0}$
A1	Diesel	$251,11
A2	Diesel	$251,11
B1	Diesel	$360,04
B2	Diesel	$360,04
C2	Diesel	$568,14
L	Diesel	$251,11
P y M	Diesel	$251,11

En caso que se requiera valores de PK para buses cuya tecnología no esté comprendida en la Tabla 1, el Ministerio generará la estructura de costos que corresponda y definirá los respectivos valores de PK a junio 2011 en un plazo prudencial. En el intertanto, dichos buses serán asimilados al tipo de bus que presente mayor similitud, a juicio de la Coordinación Transantiago.

5.4.1.5 Índice de Cumplimiento de la Capacidad de Transporte (ICT) correspondiente a la liquidación t

Con el objeto de pagar los kilómetros efectiva y oportunamente prestados, se multiplicarán los kilómetros comerciales establecidos en el o los Programa(s) de Operación vigente(s) durante el período de pago correspondiente a la liquidación t (km_t) por el Índice de Cumplimiento de la Capacidad de Transporte (ICT_t) de dicha liquidación t.

El Índice de Cumplimiento de la Capacidad de Transporte ICT_t de la Unidad de Negocio, correspondiente a la liquidación t, se calculará de acuerdo a la siguiente formulación:

$$ICT_t \equiv \frac{\sum_{i=1}^{n}\left[Min\left\{1, \frac{PKH_{i,t}}{PKH_{prog\ op,i,t}}\right\} * PKH_{prog\ op,i,t}\right]}{\sum_{i=1}^{n} PKH_{prog\ op,i,t}}$$

Donde:

$PKH_{i,t}$: Número de plazas-kilómetro-horas a nivel de Unidad de Negocio, entregadas en la media-hora i en el período de pago de la liquidación t. Sólo se considerarán aquellos $PKH_{i,t}$ para los cuales $PKH_{prog\ op,i,t}$ sea distinto de cero.

$PKH_{prog\ op,i,t}$: Número de plazas-kilómetro-horas a nivel de Unidad de Negocio establecidas para la media-hora i del horario respectivo en el o los

Programa(s) de Operación vigente(s) durante el período de pago de la liquidación t.

n : Total de medias-horas i en el período de pago de la liquidación t.

Sólo de común acuerdo entre las partes se podrá modificar este índice y su formulación.

5.4.1.6 Mecanismo de Ajuste por Costos (MAC)

El Mecanismo de Ajuste por Costos (MAC) se basará en la aplicación de un vector de indexación de costos, conforme a la tipología, estándar y tecnología de propulsión de los buses utilizados por el Concesionario. Luego, el MAC se definirá de la siguiente forma:

$$MAC_T = \left(1 + 0{,}85 \cdot \Delta VIP_T + 0{,}15 \cdot \Delta IPC_T\right)$$

Donde:

MAC_T : Mecanismo de ajuste por costos calculado en el mes T.

ΔVIP_T : Vector de indexación de precios, ajustado al mes T.

ΔIPC_T : Variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC), entre el índice publicado en el mes de julio 2011 y el último valor publicado por el INE durante el mes T.

Para calcular la variación en el vector de indexación de precios, la Coordinación Transantiago considerará las fluctuaciones observadas en las variables (índices y precios) que componen este indexador y que se señalan a continuación, desde su valor publicado en julio 2011 hasta el día del cálculo efectivo del vector de indexación de precios, tomándose los valores observados en los días anteriormente mencionados, como los valores para la base de cálculo de los ajustes posteriores:

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

b) *Índice de Costo de Mano de Obra (ICMO)*. Corresponde al índice estimado y publicado por el INE.

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

d) *Precio Gas Natural (GNC)*. Corresponde al índice estimado y publicado por el INE en la serie de precios al por mayor en el ítem 1C 1110 21 GAS NATURAL.

e) *Precio del Kilowatt-Hora ($/Kwh)*. Corresponde al valor promedio publicado por la empresa distribuidora de electricidad Chilectra S.A. (o quien la reemplace en sus funciones) al inicio de cada mes de operación para el ítem Demanda Máxima en Punta para la tarifa BT-4.3.

f) *Lubricante*. Corresponde al índice estimado y publicado por el INE en la serie de precios al por mayor en el ítem 1D 2320 71 ACEITES MINERALES LUBRICANTES.

g) *Neumático*. Corresponde al índice estimado y publicado por el INE en la serie de precios al por mayor en el ítem 1D 2511 11 NEUMATICO NUEVO.

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

En el evento que uno o más de los índices o precios arriba 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 arriba señalados fueren eliminados o modificados por otro de distinta naturaleza, la Coordinación Transantiago determinará los índices o precios a aplicar, previa consulta 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 variación porcentual del valor de cada índice o precio X ("factor") con respecto al valor publicado en el mes de julio 2011 será definida como:

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

Donde:

X_T : Corresponde al último (más reciente) valor del índice o precio X publicado el mes T.

X_0 : Valor del índice o precio X publicado en julio de 2011, que se especifica en la Ficha Técnica del contrato de concesión.

Luego, la variación del vector de indexación de precios para el mes T, para el bus tipo j y tecnología de propulsión k, será igual a:

$$\Delta VIP_{j,k,T} = a_{j,k} \cdot \Delta IPC_T + b_{j,k} \cdot \Delta ICMO_T + c_{j,k} \cdot \Delta DIESEL_T + d_{j,k} \cdot \Delta GNC_T$$
$$+ e_{j,k} \cdot \Delta(\$/kWH)_T + f_{j,k} \cdot \Delta Lubricante_T + g_{j,k} \cdot \Delta Neumático_T + h_{j,k} \cdot \Delta DO_T$$

Las ponderaciones que corresponderán a cada uno de los factores antes señalados se detallan en la Tabla 2, de acuerdo a las distintas tecnologías de propulsión, tipología del bus, altura de entrada y piso, y norma de emisión.

Tabla 2
Ponderadores de costo por tipo de bus

Tecnología de propulsión k	Tipo-logía j	Altura de entrada y piso	Norma de Emisión	Ponderadores							
				$a_{j,k}$	$b_{j,k}$	$c_{j,k}$	$d_{j,k}$	$e_{j,k}$	$f_{j,k}$	$g_{j,k}$	$h_{j,k}$
Diesel	A1	low-entry	EURO III	0,180	0,298	0,330	0,000	0,000	0,011	0,066	0,115
Diesel	A2	low-entry	EURO III	0,180	0,298	0,330	0,000	0,000	0,011	0,066	0,115
Diesel	B1	low-entry	EURO III	0,180	0,298	0,330	0,000	0,000	0,011	0,066	0,115
Diesel	B2	low-entry	EURO III	0,180	0,298	0,330	0,000	0,000	0,011	0,066	0,115
Diesel	C1	low-entry	EURO III	0,185	0,272	0,317	0,000	0,000	0,015	0,080	0,131
Diesel	C2	low-entry	EURO III	0,168	0,220	0,376	0,000	0,000	0,012	0,081	0,143

Tecnología de propulsión k	Tipo-logia j	Altura de entrada y piso	Norma de Emisión	Ponderadores							
				$a_{j,k}$	$b_{j,k}$	$c_{j,k}$	$d_{j,k}$	$e_{j,k}$	$f_{j,k}$	$g_{j,k}$	$h_{j,k}$
Diesel	L	Alto	EURO III	0,195	0,392	0,224	0,000	0,000	0,010	0,086	0,093
Diesel	P y M	Alto	EURO II ó III	0,184	0,306	0,332	0,000	0,000	0,010	0,067	0,101
GNC	B2	low-entry	EURO III	0,193	0,321	0,000	0,240	0,000	0,012	0,071	0,163
GNC	C1	low-entry	EURO III	0,196	0,288	0,000	0,227	0,000	0,017	0,085	0,187
GNC	C2	low-entry	EURO III	0,180	0,235	0,000	0,272	0,000	0,014	0,086	0,213
Híbridos	B2	low-entry	EURO III	0,187	0,310	0,306	0,000	0,000	0,010	0,068	0,119
Híbridos	C1	low-entry	EURO III	0,187	0,274	0,285	0,000	0,000	0,014	0,081	0,159
Híbridos	C2	low-entry	EURO III	0,171	0,222	0,338	0,000	0,000	0,011	0,082	0,176
Eléctricos	B2	low-entry		0,257	0,253	0,000	0,000	0,160	0,009	0,056	0,265
Eléctricos	C1	low-entry		0,260	0,222	0,000	0,000	0,148	0,012	0,065	0,293
Eléctricos	C2	low-entry		0,248	0,190	0,000	0,000	0,146	0,010	0,070	0,336

Una vez estimada la variación en el indexador del bus tipo j de tecnología de propulsión k, la Coordinación Transantiago determinará el vector de indexación de precios de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$\Delta VIP_{j,T} = \frac{\sum_{k} \Delta VIP_{j,k,T} \cdot b_{j,k,T-1}}{b_{j,T-1}}$$

$$\Delta VIP_{T} = \frac{\sum_{j} km_{j,T-1} \cdot \Delta VIP_{j,T}}{\sum_{j} km_{j,T-1}}$$

Donde:

$b_{j,k,T-1}$: Buses de la tipología j, tecnología de propulsión k, que integran a la flota operativa base inscrita en el RNSTP a la fecha de término del mes $T-1$.

$b_{j,T-1}$: Total de buses de la tipología j, que integran la flota operativa base inscrita en el RNSTP a la fecha de término del mes $T-1$.

$km_{j,T-1}$: Kilómetros comerciales totales a realizar por buses de la tipología j en el mes $T-1$, definidos en el o los Programa(s) de Operación vigente(s) durante el mes $T-1$.

Los ponderadores anteriormente señalados se revisarán cada doce (12) meses y podrán ser modificados por la Coordinación Transantiago, previa consulta a los Ministerios o instituciones correspondientes. Asimismo, en caso de buses cuya tecnología de propulsión no esté comprendida en la citada tabla, la Coordinación Transantiago generará, en un plazo prudencial, la estructura de costos que corresponda. En el intertanto, dichos buses serán asimilados al tipo de bus que presente mayor similitud, a juicio de la Coordinación Transantiago.

El plazo de revisión señalado en el inciso anterior podría ser menor a doce (12) meses en

caso de modificaciones legales que alteren la estructura de costos de la industria y/o los índices sobre los cuales se construye el mecanismo, o a solicitud fundada del Concesionario.

Los factores del vector de indexación de precios podrán modificarse, sobre la base de estudios u otras fuentes de información que así lo fundamenten, en cualquier momento de la vigencia del contrato de concesión, previa consulta a los Ministerios o instituciones correspondientes.

5.4.1.7 Otros pagos y ajustes

i) Pago por el uso de vías tarificadas

El Concesionario tendrá derecho a un pago por el uso programado en el respectivo Programa de Operación, y efectivamente realizado, 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).

Se pagará al Concesionario los peajes por el uso de vías tarificadas en los términos que a continuación se expresan.

El pago se realizará en la fecha prevista en el punto 5.4.2.4 y se calculará a partir de una proyección que considere las expediciones comerciales contempladas en el Programa de Operación, en función de la cantidad de expediciones programadas y el horario estimado de paso de dichos buses por las plazas o pórticos de peaje existentes en el trazado del servicio, todo lo cual quedará detallado en el Programa de Operación de acuerdo a lo estipulado en el Anexo 3.

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 que hayan sido efectivamente realizadas cumpliendo con las condiciones establecidas en el Programa de Operación en términos de horario de despacho y cumplimiento del trazado definido, lo cual podrá ser corroborado a través del Índice de Cumplimiento de Frecuencia (ICF) establecido en el Anexo 6 del contrato de concesión.

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 a 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, 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.

ii) Pago por el uso de otra infraestructura concesionada

El Concesionario tendrá derecho a que los cobros que se devenguen 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, en las fechas que corresponda de acuerdo a lo previsto en el punto 5.4.2.4.

iii) <u>Mecanismo de ajuste de ingresos ($AIPK$)</u>

En la liquidación N°25 contada desde el inicio del presente contrato de concesión, y sucesivamente cada veinticuatro (24) liquidaciones a partir de ésta, se aplicará el mecanismo que se describe a continuación, cuyo resultado podrá dar lugar a un ajuste de los ingresos.

Se define el Índice de Pasajeros/Kilómetro (IPK) para un año en particular como la razón entre las transacciones pagadas durante las veinticuatro (24) liquidaciones anteriores a la liquidación t en la que se realice el cálculo y los kilómetros efectivamente prestados y pagados durante el mismo período, según describen las siguientes ecuaciones:

$$Q_t = \sum_{i=t-24}^{t-1} q_i$$

$$KM_t = \sum_{i=t-24}^{t-1} (km_i \cdot ICT_i)$$

$$IPK_t = \frac{Q_t}{KM_t}$$

Donde:

q_i : Transacciones pagadas en la liquidación i.

Q_t : Total transacciones pagadas durante las veinticuatro (24) liquidaciones anteriores a la liquidación t de cálculo.

km_i : Kilómetros a pago en la liquidación i, de acuerdo a lo definido en el punto 5.4.1.3.

ICT_i : Índice de cumplimiento de capacidad de transporte calculado para la liquidación i.

KM_t : Total kilómetros efectivamente prestados y pagados durante las veinticuatro (24) liquidaciones anteriores a la liquidación t de cálculo.

IPK_t : Índice de Pasajeros/Kilómetro calculado en la liquidación t.

Se determinarán las siguientes variables:

$IPK_{inf} = \overline{IPK} \cdot (1-\alpha)$, donde α toma el valor indicado en la Ficha Técnica

$IPK_{sup} = \overline{IPK} \cdot (1+\alpha)$, donde α toma el valor indicado en la Ficha Técnica

$Q_{inf} = IPK_{inf} \cdot KM_t$

$Q_{sup} = IPK_{sup} \cdot KM_t$

Donde:

Q_{inf} : Límite inferior de transacciones pagadas al Concesionario, bajo el cual comenzará a operar el mecanismo de ajuste de ingresos.

Q_{sup} : Límite superior de transacciones pagadas al Concesionario, sobre el cual comenzará a operar el mecanismo de ajuste de ingresos.

$\overline{IPK}$: Índice de Pasajeros/Kilómetro de la Unidad de Negocio.

IPK_{inf} : Límite inferior del Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK) bajo el cual comenzará a operar el mecanismo de ajuste de ingresos.

IPK_{sup} : Límite superior del Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK) sobre el cual comenzará a operar el mecanismo de ajuste de ingresos.

Para el análisis $\overline{IPK}$ tomará el valor de IPK_0 indicado en la Ficha Técnica.

El valor de $\overline{IPK}$ será revisado y eventualmente modificado en las instancias de revisión programadas, de acuerdo a lo establecido en el punto 5.5 de la presente Cláusula.

Se calculará un Ajuste del Ingreso por Pasajeros/Kilómetro ($AIPK$) de las veinticuatro (24) liquidaciones analizadas, el cual ajustará el valor final del ingreso del Concesionario empleando el pago por pasajero transportado de la última liquidación del período respectivo (PPT_{t-1}).

$$AIPK_t = \begin{cases} PPT_{t-1} \cdot (1-\beta_1) \cdot (Q_{\inf} - Q_t) & si \quad Q_t < Q_{\inf} \\ 0 & si \quad Q_{\inf} \le Q_t \le Q_{\sup} \\ PPT_{t-1} \cdot (1-\beta_2) \cdot (Q_{\sup} - Q_t) & si \quad Q_{\sup} < Q_t \end{cases}$$

Donde β_1 y β_2 toman los valores indicados en la Ficha Técnica y $AIPK_t$ corresponde al Ajuste del Ingreso por Pasajeros/Kilómetro calculado en la liquidación t.

iv) <u>Incentivo al buen desempeño operacional</u>

El Concesionario tendrá derecho a un incentivo monetario por buen desempeño operacional, cuyo monto y condiciones se detallan en el Anexo 6 del contrato de concesión.

Adicionalmente y en el marco de sus atribuciones, el Ministerio podrá otorgar al Concesionario incentivos no monetarios, en los casos previstos en el citado Anexo 6.

5.4.2 <u>Del proceso de pago</u>

El pago a que hubiere lugar de conformidad a lo dispuesto en el contrato de concesión será realizado por el proveedor de servicios complementarios de administración financiera previsto en el punto 5.3 de la Cláusula 5, mediante depósito en la cuenta que el Concesionario disponga para tal efecto en el contrato a que se refiere el punto 1.8 de la Cláusula 1 del contrato de concesión.

5.4.2.1 Fechas de pago

Los pagos por la prestación de los servicios de transporte se realizarán quincenalmente, los días 10 y 25 de cada mes. En caso que el día 10 y/o el 25 del mes corresponda a un día no hábil, la fecha de pago se postergará hasta el primer día hábil siguiente.

Los kilómetros con derecho a pago realizados entre los días 1 y 15 de cada mes (mes M), ambas fechas inclusive, y las transacciones con derecho a pago registradas en los validadores del medio de acceso entre los días 1 y 15 de cada mes (mes M), ambas fechas inclusive, que fueren descargadas hasta el día 17 de dicho mes (mes M), se pagarán el día 25 del mes en curso (mes M).

Los kilómetros con derecho a pago realizados entre el día 16 y el último día de cada mes (mes M), ambas fechas inclusive, y las transacciones con derecho a pago registradas en los validadores del medio de acceso entre el día 16 y el último día de cada mes (mes M), ambas fechas inclusive, que fueren descargadas hasta el día 2 del mes siguiente (mes $M+1$), se pagarán el día 10 del mes siguiente (mes $M+1$).

Sin perjuicio de lo anterior, las transacciones con derecho a pago que fueren descargadas después de los días 17 ó 2 de cada mes, según corresponda de acuerdo a lo establecido en los párrafos anteriores, se pagarán en la liquidación más próxima a la fecha en que fueren informadas, utilizando el valor del PPT correspondiente a dicha liquidación.

5.4.2.2 Transacciones registradas en validadores de zonas pagas mixtas

Las transacciones registradas en validadores de las zonas pagas compartidas entre el Concesionario y otros operadores de transporte, existentes al inicio del contrato de concesión, se distribuirán y pagarán conforme a una metodología de cálculo a ser definida por la Coordinación Transantiago. Dicha metodología en sus líneas generales se describe en el Anexo 3 del contrato de concesión.

La distribución de las transacciones y su pago se realizarán de acuerdo a los porcentajes que, a partir de los resultados de dicha metodología, determine la Coordinación Transantiago. Estos porcentajes de distribución podrán ser revisados y modificados cada seis (6) meses por la Coordinación Transantiago, ya sea de oficio o a solicitud de los operadores de transporte que utilicen dicha zona paga.

Respecto de las futuras zonas pagas que pudiesen operar en forma compartida, la metodología para la distribución de transacciones deberá ser acordada entre los operadores de transporte que hagan uso de ella y el Ministerio.

5.4.2.3 Cálculo de los descuentos de la liquidación t

Los descuentos por cumplimiento de indicadores y calidad de servicio que corresponda aplicar en la liquidación t, se calcularán en la forma prevista en el Anexo 6 del contrato de concesión.

Si de conformidad al Anexo 6, el cálculo de los descuentos debe realizarse mensualmente, el monto resultante se dividirá en dos partes iguales a descontar en las dos liquidaciones del mes siguiente al mes medido, utilizando el valor de la Unidad de Fomento del último día del mes medido.

Respecto de los restantes descuentos que eventualmente puedan aplicarse de conformidad a lo previsto en el Anexo 6, es decir, aquellos que no se calculan mensualmente, el monto resultante será dividido en dos partes iguales a descontar en las dos liquidaciones del mes

siguiente a aquel en que fueren notificados, utilizando el valor de la Unidad de Fomento del último día del mes en que se notificó.

5.4.2.4 Otros pagos

i) Pago por uso de vías tarificadas

Los costos por el uso de las vías tarificadas en los términos estipulados en el punto 5.4.1.7, que se devenguen entre los días 1 y 15 de cada mes (mes M), ambas fechas inclusive, se pagarán el día 25 del mes en curso (mes M).

Los costos por el uso de las vías tarificadas en los términos estipulados en el punto 5.4.1.7, que se devenguen entre el día 16 y el último día de cada mes (mes M), ambas fechas inclusive, se pagarán el día 10 del mes siguiente (mes $M+1$).

ii) Pago por el uso de infraestructura concesionada

Los costos por el uso de infraestructura concesionada en los términos estipulados en el punto 5.4.1.7, que se devenguen entre los días 1 y el último día de cada mes (mes M), ambas fechas inclusive, se pagarán el día 25 del mes subsiguiente (mes $M+2$).

iii) Ajuste de ingresos ($AIPK$)

Calculado el Ajuste de Ingresos $AIPK$ de acuerdo a lo señalado en el punto 5.4.1.7 letra iii), éste se pagará de conformidad al siguiente procedimiento.

Si el ajuste de ingresos por $AIPK$ resultare a favor del Concesionario, se le restituirá, en la liquidación siguiente ($t+1$) a la liquidación t de cálculo, el monto total de lo correspondiente a las veinticuatro (24) liquidaciones anteriores.

En caso que el ajuste de ingresos por $AIPK$ resultare a favor del Sistema, el Concesionario deberá restituir el monto calculado, para lo cual podrá optar a que se le descuente el monto total correspondiente en la siguiente liquidación, o en dos (2) y hasta veinticuatro (24) cuotas quincenales iguales o decrecientes, reajustadas por la variación del IPC correspondiente al plazo de restitución más la tasa de política monetaria (TPM).

iv) Incentivo al buen desempeño operacional

De corresponder, el incentivo por desempeño se pagará en la liquidación siguiente a la fecha del cálculo efectuado de acuerdo a lo dispuesto en el Anexo 6.

v) 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 en la liquidación siguiente a la fecha en que se genere el cálculo.

5.4.2.5 Revisión del monto de los pagos

El Concesionario podrá solicitar la revisión del cálculo del pago efectuado en cada liquidación. Con dicho fin, la Coordinación Transantiago definirá dentro de los dos (2) primeros meses de vigencia del contrato de concesión, uno o más procedimientos de

revisión, los que sólo considerarán tres etapas: i) solicitud de revisión; ii) análisis de antecedentes y; iii) respuesta.

La fase de revisión se iniciaría con la reclamación escrita del Concesionario planteada al Administrador del Contrato, la cual deberá ser acompañada de los antecedentes en que se funda. El Concesionario dispondrá del plazo de un mes (dos liquidaciones de pago) para presentar sus impugnaciones, plazo que se contabilizará desde la notificación del hecho que origina la impugnación. Las impugnaciones enviadas con posterioridad a dicho plazo no serán consideradas.

Cuando una misma liquidación o quincena de pago diere lugar a distintas impugnaciones, ellas deberán agruparse y plantearse en forma conjunta bajo una única presentación.

Las impugnaciones deberán ser presentadas respetando un formato determinado e incorporando antecedentes tipo, los cuales serán oportunamente definidos por la Coordinación Transantiago.

Una vez presentada la(s) solicitud de revisión(es), la Coordinación Transantiago analizará los antecedentes disponibles y aquellos acompañados por el Concesionario, y conforme a su mérito y de los informes técnicos que hubieren sido requeridos, informará del resultado de la revisión. El Administrador de Contrato notificará por escrito la respuesta al Concesionario. En caso que el resultado de la revisión arroje una diferencia a favor o en contra del Concesionario, los índices serán recalculados y en la siguiente liquidación se reflejará el correspondiente ajuste en el pago.

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

5.4.2.6 Prorrateo de pago en caso de recursos insuficientes

En caso que los recursos para pago disponibles del Sistema en la liquidación 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 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:

$$M_{it} = X_{it} \Big/ \sum_j X_{jt}$$

Entonces, se define el Abono sobre los Recursos Disponibles AR_{it} del operador de transporte i en la liquidación 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 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, utilizando el valor de la Unidad de Fomento de ambas fechas. 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.

5.4.2.7 Cesión de derechos

Si de conformidad a lo dispuesto en los artículos 1901 y siguientes del Código Civil, 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 esta Cláusula, 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.

No obstante lo anterior, el MTT podrá objetar la cesión de uno o más derechos o acciones, dentro de los diez (10) días siguientes a que ésta le sea notificada, 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 que la cesión represente más del 50% de los derechos y acciones contemplados en esta Cláusula.

5.4.2.8 Del pago al término del período de concesión

i) <u>Ajuste de ingresos *AIPK*</u>

La aplicación del mecanismo de ajuste de ingresos *AIPK* establecido en el punto 5.4.1.7 iii) cuando resten menos de veinticuatro (24) liquidaciones para el término de la vigencia del contrato de concesión, se ajustará al siguiente procedimiento:

a. Si a la fecha de cálculo de *AIPK* restaren *X* liquidaciones para el fin del período de concesión, donde *X* es menor que veinticuatro (24), y el ajuste resultare a favor del Sistema, el Concesionario deberá restituir al Sistema el ajuste del ingreso en hasta *X-2* cuotas quincenales iguales o decrecientes. Si el ajuste implica restituir recursos al Concesionario, esto se realizará de acuerdo a la metodología establecida en el punto 5.4.2.4 iii) del presente instrumento.
b. Si a la fecha de cálculo de *AIPK* restaren *X* liquidaciones para el fin del período de concesión, donde *X* es menor que veinticuatro (24), el siguiente y último ajuste *AIPK* se realizará cuando resten dos (2) liquidaciones y abarcará el período entre dicha liquidación (*X-2*) y la del ajuste *AIPK* anterior. En caso que el ajuste resultare a favor del Sistema, el Concesionario deberá restituir el ajuste del ingreso al Sistema en una sola cuota a descontarse de la siguiente liquidación. En caso que el ajuste resultare a favor del Concesionario, la restitución de recursos se hará en una sola cuota a pagarse en la siguiente liquidación.

En razón de lo anterior, el Concesionario podrá solicitar al Ministerio con la oportuna anticipación, que durante las últimas *N* liquidaciones previas al término de la concesión, donde *N* es menor que las *X* liquidaciones restantes, el Ministerio descuente del pago al Concesionario el monto que éste solicite para provisionar recursos frente a una eventual restitución de ingresos por ajuste de *AIPK*. En caso de que la provisión de recursos

fuere insuficiente, el saldo a restituir provendrá de los recursos para pago al Concesionario en la última liquidación de la concesión.

ii) Descuentos

Los descuentos que, de conformidad a lo dispuesto en el Anexo 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.

5.5 RESTABLECIMIENTO DE LA ECUACIÓN CONTRACTUAL

Para velar por el equilibrio económico del contrato y la sostenibilidad del Concesionario, conforme al principio establecido en el punto 5.1.2, el contrato de concesión contempla, entre otros mecanismos, instancias de revisión destinadas a restablecer la ecuación contractual mediante la incorporación de los ajustes en las variables económicas sobre las cuales se construyó el modelo de negocio recogido en el contrato de concesión.

5.5.1 Finalidad de las instancias de revisión

Las instancias de revisión tendrán por finalidad analizar la vigencia de los supuestos que se tuvieron en consideración para establecer el precio por pasajero transportado (PPT), y en consecuencia analizar si es necesario realizar ajustes a dicho precio.

5.5.2 Aspectos susceptibles de revisión (causa y objeto de la revisión)

Las instancias de revisión considerarán los siguientes aspectos:

5.5.2.1 Relación demanda-oferta (Razón IPK). El PPT se ajustará en forma inversamente proporcional a la variación registrada por el IPK durante los doce (12) meses anteriores a la fecha de revisión, respecto del valor de referencia $\overline{IPK}$ vigente, sin perjuicio de los ajustes que corresponda realizar por las restantes causales descritas en este apartado.

Una vez ajustado el PPT, el índice de referencia $\overline{IPK}$ se actualizará tomando el valor del IPK de los últimos doce (12) meses.

5.5.2.2 Cambios normativos que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.

5.5.2.3 Modificación de los estándares de calidad de los servicios que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.

5.5.2.4 Órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.

5.5.2.5 Modificación de uno o más de los factores que componen el indexador de precios a que se refiere el punto 5.4.1.6 de la Cláusula 5 del contrato de concesión.

5.5.2.6 Aumentos en la flota operativa base superiores a un 3% por sobre la capacidad (en plazas) de la flota operativa base establecida en la última revisión de PPT,

siempre que la utilización de dicha flota adicional hubiere generado una disminución del IPK de la Unidad de Negocio.

5.5.2.7 Ampliación o incorporación de nuevas líneas de Metro u otros modos de transporte público, que modifiquen de forma importante la estructura de viajes de los usuarios del Sistema. Estos hechos se considerarán en las instancias de revisión cuando resten seis (6) meses o menos para su puesta en marcha.

En cada instancia de revisión se considerará el efecto combinado que estos aspectos produzcan en el equilibrio económico del contrato, y el resultado del análisis podrá derivar en un aumento, reducción o mantención del precio por pasajero transportado (PPT).

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 dará lugar a ajuste sólo en una oportunidad.

La revisión por la causal descrita en el punto 5.5.2.1 anterior, en caso de verificarse una reducción del IPK (que no se explique solamente por aumento de los kilómetros comerciales), tendrá lugar si y sólo si dicha reducción del IPK pueda explicarse razonablemente por causas exógenas al Concesionario, y siempre que en el período entre revisiones no se haya verificado una tendencia a la baja, y/o un aumento en la desviación estándar respecto al anterior período revisado, de uno o más de los indicadores de cumplimiento previstos en el Anexo 6 del contrato de concesión, que puedan explicarse razonablemente por causas atribuibles al Concesionario. Adicionalmente, se tendrá en consideración el comportamiento de la evasión durante el período de revisión. Con todo, aumentos de la evasión superiores a dos puntos porcentuales (es decir, pasar de x% a [x+2]%), no darán lugar a la aplicación de un ajuste al alza del PPT por reducción de la razón IPK, salvo que dicho aumento de la evasión, a juicio del Ministerio, pueda explicarse razonablemente por causas no atribuibles al Concesionario.

Del mismo modo, la revisión por la causal descrita en el punto 5.5.2.1 anterior, en caso de verificarse un aumento del IPK (que no se explique solamente por una reducción de los kilómetros comerciales), no dará lugar a la aplicación de un ajuste a la baja del PPT por aumento de la razón IPK, si se verifica que en el período de revisión se ha producido una reducción de la evasión que explique el alza del IPK, siempre que dicha reducción, a juicio del Ministerio, pueda atribuirse razonablemente a la gestión del Concesionario.

5.5.3 Oportunidad de las instancias de revisión

Las instancias de revisión se efectuarán cada veinticuatro (24) meses contados desde el inicio de la concesión y se denominarán "revisiones programadas".

Excepcionalmente, el Concesionario podrá solicitar o el Ministerio requerir que se lleve a cabo una instancia de revisión en una fecha diferente a la programada en el párrafo anterior, cuando se constate fundadamente que se han producido cambios relevantes en algunos de los supuestos de procedencia descritos en los puntos 5.5.2.2 a 5.5.2.7 de la presente Cláusula, que sean de tal envergadura o intensidad que requieran de una impostergable revisión. Estas revisiones se denominarán "revisiones excepcionales".

De producirse una situación que pudiere ameritar una revisión excepcional faltando seis (6) meses o menos para la siguiente revisión programada, la instancia de revisión excepcional será postergada hasta la siguiente revisión programada, con la excepción de (i) nuevos servicios complementarios requeridos por el Ministerio de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 1 punto 1.8 del contrato de

concesión, caso en el cual no aplicará la postergación de la revisión antes señalada, y (ii) hechos o situaciones que por su gravedad, a juicio del Ministerio o acreditada por el Concesionario a satisfacción del Ministerio, no permitan postergar su revisión.

5.5.4 Procedimiento para llevar a cabo las instancias de revisión programadas

Las instancias de revisión programadas se llevarán a cabo conforme al siguiente procedimiento:

5.5.4.1 Preacuerdo de revisión

Sesenta (60) días antes de la fecha de revisión programada, el Concesionario deberá informar por escrito al Ministerio si hará uso de la instancia de revisión, en cuyo caso deberá fundamentar su solicitud y describir aquellos factores que a su juicio ameritan una revisión de las condiciones contractuales; o si por el contrario, decide mantener las condiciones vigentes del contrato de concesión.

Una vez recibida la comunicación del Concesionario, el Ministerio dispondrá de quince (15) días para pronunciarse conforme a las reglas que a continuación se establecen:

a) Si el Concesionario ha manifestado que hará uso de la instancia de revisión, el Ministerio confirmará la fecha de inicio del proceso a que se refiere el punto 5.5.4.3. En dicha comunicación, además, el Ministerio enviará al Concesionario el formato estándar de presentación, así como un listado, descripción y fundamento de los temas que requerirá tener a la vista para el proceso de revisión, que hayan sido o no sugeridos por el Concesionario. Dichos temas deberán ser desarrollados por el Concesionario y abordados en la Presentación de Antecedentes a que se refiere el punto 5.5.4.2.

b) Si el Concesionario informa que no hará uso de la instancia de revisión, el Ministerio podrá:

   b.1) Determinar que la instancia de revisión programada no se realice, en cuyo caso se mantendrán las condiciones vigentes del contrato de concesión. La no realización de una instancia de revisión no altera la oportunidad en que deban realizarse las siguientes instancias de revisión programadas, de acuerdo a lo indicado en el punto 5.5.3.

   b.2) Determinar que sí se requiere una revisión de las condiciones contractuales vigentes. En la comunicación correspondiente, el Ministerio deberá indicar, además, la fecha de inicio del proceso de revisión a que se refiere el punto 5.5.4.3 y enviar al Concesionario un listado, descripción y fundamento de los temas que requerirá tener a la vista para el proceso de revisión. Dichos temas deberán ser desarrollados por el Concesionario y abordados en la Presentación de Antecedentes a que se refiere el punto 5.5.4.2.

5.5.4.2 Preparación del proceso

Quince (15) días antes de la fecha informada para la revisión programada, el Concesionario deberá enviar al Ministerio una Presentación de Antecedentes, consistente en un pre-informe con un análisis detallado del estado de las variables o supuestos sobre los cuales se basa su negocio y aquellos a los cuales requiere realizar modificaciones, y el desarrollo de los aspectos que serán sometidos a revisión.

El Concesionario deberá fundamentar por qué, a su juicio, estos aspectos ameritan realizar ajustes en las condiciones vigentes del contrato de concesión, y si correspondiere, acompañar una proyección del negocio en las condiciones vigentes al momento de la

revisión, en términos de la demanda proyectada, los kilómetros a recorrer, el valor esperado del Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK), más el análisis detallado de ingresos y costos proyectados para lo que reste del período de concesión.

Asimismo, en dicho documento deberá también analizar los temas solicitados por el Ministerio, de acuerdo a lo indicado en el punto 5.5.4.1.

En caso que el Concesionario no realice la Presentación de Antecedentes referida en los párrafos precedentes, el Ministerio podrá llevar adelante el proceso de revisión con aquellos antecedentes que obren en su poder, sin perjuicio de su facultad de imponer las sanciones o descuentos que correspondan, y la facultad de solicitar antecedentes adicionales al Concesionario, de conformidad con el contrato de concesión y la normativa aplicable.

5.5.4.3 Proceso de revisión

El proceso de revisión se llevará a cabo en base al pre-informe contenido en la Presentación de Antecedentes descrita en el punto anterior, a través del cual las partes deberán consensuar el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio. Este proceso deberá desarrollarse en un plazo de treinta (30) días contados desde su fecha de inicio, pudiendo prorrogarse en treinta (30) días por una sola vez. Al término del período de revisión se generará un *Addendum* que deberá ser suscrito por las partes en un plazo máximo de cinco (5) días.

Las nuevas condiciones regirán desde la fecha de inicio del proceso de revisión a que se refiere el punto 5.5.4.1 a) y se ejecutarán a partir de la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que apruebe el *Addendum* suscrito por las partes.

5.5.5 <u>Procedimiento para llevar a cabo las instancias de revisión excepcionales</u>

5.5.5.1 Preacuerdo de revisión

El Ministerio o el Concesionario, según corresponda, comunicarán por escrito a la otra parte el requerimiento de revisión. En dicho acto entregará la descripción y análisis de los fundamentos que sustentan la solicitud y propondrá una fecha de inicio del proceso, la cual no podrá ser en un plazo menor a los treinta (30) días contados desde la fecha de la solicitud.
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, el Ministerio dispondrá de un plazo de quince (15) días contados desde la recepción de la comunicación señalada en el párrafo anterior, para:

a) Aprobar la solicitud.

   En ese caso, el Ministerio confirmará la fecha de inicio del proceso de revisión excepcional o fijará una fecha posterior que no podrá exceder de catorce (14) días a la fecha propuesta por el Concesionario, y podrá solicitar al Concesionario que entregue mayores antecedentes para respaldar la solicitud; o

b) Rechazar la solicitud.

   El Ministerio podrá, por razones fundadas, rechazar la solicitud de revisión excepcional por considerar que las situaciones acreditadas por el Concesionario

pueden revisarse en la siguiente instancia programada, por no revestir carácter excepcional.

Asimismo, el Ministerio podrá rechazar dicha solicitud de constatarse un detrimento sostenido en el desempeño del Concesionario, que se reflejen en un empeoramiento de los indicadores de calidad establecidos en el Anexo 6 del contrato de concesión. Esta facultad de rechazar la solicitud estará sujeta a que las causales invocadas por el Concesionario puedan ser, a juicio del Ministerio, razonablemente relacionadas con dicho empeoramiento en su desempeño.

5.5.5.2 Proceso de revisión excepcional

El proceso de revisión se llevará a cabo de acuerdo a lo indicado en el punto 5.5.4.3 anterior.

5.5.6 Determinación del ajuste de PPT en caso de diferencias

En caso de existir dos propuestas diferentes de ajuste de precios que no sea posible concordar en los plazos señalados en el punto 5.5.4.3 anterior, el Ministerio requerirá 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.

5.5.6.1 Procedimiento

El Ministerio, de oficio o a solicitud del Concesionario, requerirá al Panel de Expertos su opinión o asesoría técnica sobre cuál de las dos propuestas –la correspondiente al Ministerio o la del Concesionario– debiese acogerse, y los fundamentos de dicha opinión o asesoría técnica. Con dicho objeto, el Ministerio entregará al Panel de Expertos su propuesta así como la del Concesionario.

Conjuntamente con las propuestas, el Ministerio entregará al Panel de Expertos una nómina o listado de personas determinado de conformidad a lo dispuesto en el punto 5.5.6.2 siguiente, que el Panel de Expertos podrá considerar para el cumplimiento de sus funciones, en el evento que determine la necesidad de contratar asesorías conforme lo autoriza el artículo 19 de la Ley N°20.378.

Las partes acuerdan aceptar la opinión que el Panel de Expertos emita y, en consecuencia, aceptan someterse a ella.

5.5.6.2 Elaboración de la nómina a entregar al Panel de Expertos para su consideración

Las partes deberán acordar, a más tardar el 15 de julio de 2012, una nómina o listado de no más de seis (6) personas con experiencia profesional en los ámbitos de la economía, finanzas, transporte u otro que resulte pertinente.

Sin perjuicio de lo anterior, en cualquier momento las partes podrán acordar un nuevo listado o nómina de seis (6) personas, las que en todo caso deberán contar con la experiencia profesional antes señalada.

5.6 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. 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 LA SOCIEDAD CONCESIONARIA Y EL MINISTERIO

6.1 DE LA DESIGNACIÓN DEL ADMINISTRADOR DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Dentro del plazo de diez (10) días hábiles contados desde la entrada en vigencia del contrato de concesión, el Ministerio nombrará un Administrador del Contrato. Del mismo modo, la resolución que nombre al Administrador del Contrato designará a un suplente, quien actuará como subrogante en caso de impedimento del titular, sin tener que acreditar por otro medio esta condición ante terceros.

6.2 DE LAS COMUNICACIONES Y LAS PERSONAS HABILITADAS

Toda notificación, solicitud, requerimiento o cualquier otra comunicación que se dé o haga en virtud del contrato de concesión a cualquiera de las partes, deberá ser por escrito.

Dicha notificación, comunicación, solicitud o requerimiento puede ser entregada por mano, transmitida por correo, correo electrónico, correo certificado, por servicio de mensajería, o fax, a la parte a la que se deba o pueda ser dada o hecha, en la dirección que para dicha parte se indica abajo o en cualquier otra dirección que dicha parte haya informado de acuerdo a las reglas precedentes, y se entenderá efectuada desde su recepción.

MTT:	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones Moneda 975, piso 4. Santiago. Atención: Sr. Coordinador General de Transportes de Santiago Copia: Administrador de Contrato Teléfono: 56 (2) 428 3000
Concesionario:	Express de Santiago Uno S.A. Camino el Roble N°200, Pudahuel Atención: Sr. Director, don Gibrán Harcha Sarrás Copia: Sr. Gerente de Finanzas, don Guillermo Sarmiento Useche Teléfono: 56 (2) 947 7600

CLÁUSULA 7 SUPERVISIÓN Y CONTROL

7.1 DEBER DE INFORMAR

Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 3.2 de la Cláusula 3 del presente contrato de concesión, el Concesionario deberá entregar al Administrador del Contrato la información que más adelante se indica, en la oportunidad y en los términos que para cada caso se establece:

7.1.1 Copia actualizada del Registro de Accionistas, dentro de los diez (10) primeros días de vigencia del contrato de concesión, así como dentro de los diez (10) días siguientes de haber ocurrido cualquier cambio en dicho registro.

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

7.1.2.1 Modificación de los estatutos de la Sociedad Concesionaria.

7.1.2.2 Todo acto jurídico y/o contrato que modifique la administración de la Sociedad Concesionaria.

7.1.3 Información financiera semestral de la Sociedad Concesionaria presentada en el formato FECU exigido por la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS). Esta información deberá incluir el balance general, estado de resultados, estado de flujo efectivo y las notas explicativas a los estados financieros y ser entregado dentro de los sesenta (60) días siguientes al cierre del mes de diciembre y junio de cada año. En las notas de dichos estados se deberán señalar los ingresos de explotación, identificando las fuentes de estos ingresos, y los costos de explotación, identificando y detallando sus principales partidas. La información del cierre del año deberá ser acompañada de un informe de los auditores externos de la Sociedad Concesionaria a que se hace mención en el punto 7.2 de esta Cláusula.

7.1.4 Informar al Ministerio de todo hecho esencial que afecte a la Sociedad Concesionaria y de toda otra información que una sociedad informante deba entregar a la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS), dentro del mismo plazo en que deba informársele a la SVS, de conformidad con la Norma de Carácter General N°284 de 2010.

7.1.5 Reporte mensual de toda obligación comercial con terceros que se mantenga impaga por más de sesenta (60) días contados desde su vencimiento o supuesto vencimiento, con indicación del monto, terceros afectados (acreedores, garantes, codeudores, etc.), causa, motivos de la mora, descripción de la impugnación al cobro o demanda, según corresponda, y aquella información que sea razonable entregarle al Ministerio para el debido entendimiento de la situación, así como de toda demanda o cobro, judicial o extrajudicial, iniciado por terceros en contra de la Sociedad Concesionaria por obligaciones impagas de cualquier índole. El reporte deberá entregarse dentro de los quince (15) primeros días de cada mes y referirse a los hechos del mes inmediatamente precedente.

7.1.6 Informe trimestral de indicadores de gestión financiera, al 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre. Este informe deberá dar cuenta del flujo de caja del Concesionario, identificando las fuentes de entradas y salidas de recursos, e incluir un análisis de al menos los ratios económico-financieros de endeudamiento, liquidez, rentabilidad y resultados de la explotación sobre resultados fuera de la explotación. Estos informes deberán ser entregados dentro de los treinta (30) días siguientes al término del trimestre.

7.1.7 Informe anual de los subcontratos o proveedores asociados a las principales partidas relacionadas con la operación de los servicios (buses, combustible, mantención, personal de conducción), indicando nombre y RUT del subcontratado o proveedor, e informando si la relación contractual se mantendrá durante el año siguiente. Este informe debe entregarse dentro de los primeros quince (15) días del mes de enero de cada año.

7.1.8 Informe trimestral, al 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre, sobre personal de conducción, indicando el número de conductores contratados y subcontratados. Adicionalmente se deberá reportar el número de sindicatos, indicando la cantidad de personal de conducción y administrativo afiliado, y las fechas de la última y próxima negociación. Estos informes deberán ser entregados dentro de los treinta (30) días siguientes al término del trimestre.

7.1.9 Declaración jurada mensual del representante legal de la Sociedad Concesionaria, sobre el cumplimiento de la obligación de pago de las remuneraciones y cotizaciones previsionales y de salud de sus trabajadores, y el pago de las primas de seguro del personal de conducción, conforme al formato dispuesto en el Anexo 9, adjuntando el correspondiente Certificado de Antecedentes Laborales y Previsionales emitido por la Dirección del Trabajo. Estos antecedentes deberán ser entregados dentro de los primeros quince (15) días del mes siguiente al período informado.

7.1.10 Informe mensual de subcontratación de servicios de transporte, indicando nombre y RUT del subcontratado, además de la identificación del servicio objeto del subcontrato. Este informe deberá ser entregado dentro de los primeros quince (15) días del mes siguiente al período informado.

7.1.11 Informe mensual del estado de las revisiones técnicas, indicando para cada bus de la flota su placa patente única, número de certificado, fecha de la revisión vigente y fecha de la próxima revisión.

7.1.12 Información mensual de reclamos presentados por usuarios al Concesionario, identificando el usuario y contenido del reclamo, la fecha, la respuesta dada por el Concesionario y las medidas adoptadas si fuera el caso. Este informe deberá ser entregado dentro de los primeros quince (15) días del mes siguiente al período informado.

Toda la información que se deba entregar al Administrador del Contrato será proporcionada 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 le será notificado al Concesionario con la debida antelación.

El incumplimiento de los requerimientos establecidos en la presente Cláusula, podrá dar lugar a la aplicación de las multas establecidas en el Anexo 7 del contrato de concesión.

7.2 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 inscrita en el registro de la Superintendencia de Valores y Seguros. La empresa auditora deberá poder acreditar una experiencia mínima de tres (3) años como auditores externos de a lo menos una sociedad sujeta a la fiscalización de dicha Superintendencia.

En un plazo no superior a treinta (30) días contados desde la fecha en que entre en vigencia el 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 éstos se encuentran inscritos en el registro de la Superintendencia de Valores y Seguros.

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.

7.3 MECANISMOS DE SUPERVISIÓN

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

7.3.1 **Observadores.** El MTT, mediante observadores designados de su personal o terceros contratados al efecto, podrá 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, la Coordinación Transantiago 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 del Contrato hará el seguimiento de la aplicación de dichos planes de acción y de sus resultados.

7.1.12 Información mensual de reclamos presentados por usuarios al Concesionario, identificando el usuario y contenido del reclamo, la fecha, la respuesta dada por el Concesionario y las medidas adoptadas si fuera el caso. Este informe deberá ser entregado dentro de los primeros quince (15) días del mes siguiente al período informado.

Toda la información que se deba entregar al MTT o al Administrador del Contrato será proporcionada 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 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 le será notificado al Concesionario con la debida antelación.

El incumplimiento de los requerimientos establecidos en la presente Cláusula, podrá dar lugar a la aplicación de las multas establecidas en el Anexo 7 del contrato de concesión.

7.2 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 inscrita en el registro de la Superintendencia de Valores y Seguros. La empresa auditora deberá poder acreditar una experiencia mínima de tres (3) años como auditores externos de a lo menos una sociedad sujeta a la fiscalización de dicha Superintendencia.

En un plazo no superior a treinta (30) días contados desde la fecha en que entre en vigencia el 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 éstos se encuentran inscritos en el registro de la Superintendencia de Valores y Seguros.

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.

7.3 MECANISMOS DE SUPERVISIÓN

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

7.3.1 **Auditores.** El MTT, mediante auditores designados de su personal o terceros contratados al efecto, podrá efectuar auditorías financieras, operativas y/o técnicas, 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 auditores, la Coordinación Transantiago 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 del Contrato hará el seguimiento de la aplicación de dichos planes de acción y de sus resultados.

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

7.3.3 **Sistemas tecnológicos de control de la operación**. El MTT, a través de la Coordinación Transantiago, cuenta con sistemas tecnológicos de información y de control que permiten obtener información en línea sobre la operación de los vehículos 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.

7.3.4 **Participación ciudadana**. El MTT, a través de su Secretaría Regional Ministerial Metropolitana, la Oficina de Información, Reclamos y Sugerencias (OIRS) y/o la Coordinación Transantiago, implementará los medios 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.

7.3.5 **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 operadores de transporte a que hubiere lugar conforme lo establecido en la Cláusula 5.

7.3.6 **Otros**. Cualquier otro mecanismo o procedimiento establecido por el Ministerio y que resulte idóneo para controlar la ejecución del contrato de concesión.

7.4 APLICACIÓN DE SANCIONES

El incumplimiento de las obligaciones descritas en este contrato de concesión podrá dar lugar a las sanciones previstas en el Anexo 7, conforme al procedimiento ahí contenido, sin perjuicio de la aplicación supletoria de la Ley N°19.880 y de la aplicación de otras sanciones que sean procedentes de acuerdo a la normativa vigente.

Las sanciones establecidas en el Anexo 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 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 contrato de concesión, y de los incumplimientos en que eventualmente se incurra en la prestación del servicio.

CLÁUSULA 8 TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

8.1 CAUSALES DE TÉRMINO ANTICIPADO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

El presente contrato de concesión terminará de manera ordinaria por el vencimiento del plazo de la concesión establecida en el punto 1.9 de la Cláusula 1 del contrato de concesión, y de manera anticipada podrá terminar por cualquiera de las siguientes causales:

8.1.1 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 pone 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 mutuo acuerdo sino hasta que estén pagadas las cotizaciones previsionales.

8.1.2 Caducidad determinada por el Ministerio de conformidad con lo dispuesto en el Anexo 7 del presente contrato de concesión.

8.1.3 Quiebra o insolvencia del Concesionario, declarada por sentencia ejecutoriada del Tribunal competente.

8.1.4 Incumplimiento grave y reiterado del Concesionario de las normas laborales y de seguridad social con sus trabajadores. Para estos efectos se entenderán como vulneraciones de este tipo:

8.1.4.1 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.

8.1.4.2 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.

8.1.4.3 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 vigencia del contrato de concesión.

8.1.5 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.

8.1.6 Cambio de Control. En caso de cambio de la propiedad accionaria del Concesionario realizada durante la vigencia de la concesión que implique, 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 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 de la Sociedad Concesionaria de conformidad con el artículo 23 de la Ley N°18.046, de sociedades anónimas.

8.1.7 Disminución del Capital Social sin autorización previa del MTT, en cuyo caso el MTT podrá también cobrar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión. 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.

8.1.8 Empresas Relacionadas. En caso que la Concesionaria (i) esté coligada con otro u otros concesionarios de uso de vías de la ciudad de Santiago (coligantes), (ii) sea filial o matriz de otro u otros concesionarios de uso de vías de la ciudad de Santiago, (iii) pertenezca a un grupo empresarial o se encuentre relacionada con otro u otros concesionarios de uso de vías, en los términos previstos en las Leyes N°18.045 y N°18.046, cuando la suma de las flotas operativas base y de reserva y las correspondientes plazas registradas a favor de las sociedades coligadas, filiales, o relacionadas entre sí supere el 50% del total de la flota operativa base y de reserva y las correspondientes plazas del Sistema, sin autorización previa del MTT. El MTT autorizará o denegará la autorización para mantener la relación por resolución fundada en el plazo de treinta (30) días contados desde el ingreso de la respectiva solicitud. En caso que no responda en dicho plazo, la relación se entenderá autorizada.

8.1.9 Límites a la participación de mercado. Si la Sociedad Concesionaria dispone un aumento de la flota operativa base y/o de reserva que implique vulnerar las limitaciones expuestas en la Cláusula 3 punto 3.1.4 del contrato de concesión.

8.1.10 Haber sido condenada la Sociedad Concesionaria por sentencia ejecutoriada a alguna de las penas establecidas en el artículo 8° de la Ley N°20.393 que establece la Responsabilidad Penal de las Personas Jurídicas en los Delitos de Lavado de Activos, Financiamiento del Terrorismo y Delitos de Cohecho.

8.1.11 Haber sido condenado por sentencia ejecutoriada uno o más de los directores, gerentes, subgerentes, ejecutivos principales, y/o los que hagan de sus veces, de la Sociedad Concesionaria, durante la vigencia del contrato de concesión, por delitos de enriquecimiento por defraudación en perjuicio del Sistema, del Fisco de Chile, y/o del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. 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.

El Concesionario no podrá dar término unilateral al contrato de concesión, excepto en los siguientes casos:

8.1.12 Que, por un lapso continuo de seis (6) meses, el Concesionario no hubiere recibido íntegramente los ingresos a que se refiere el punto 5.4.1 de la Cláusula 5; y/o

8.1.13 Que la acumulación de saldos adeudados alcance un valor equivalente a los ingresos correspondientes a un (1) mes de operación de su unidad de negocio, según el promedio de los seis (6) meses anteriores a la fecha de presentación de la solicitud.

Una vez recibida la solicitud correspondiente, el Ministerio tendrá un plazo de sesenta (60) días para pronunciarse sobre ella. Sólo podrá rechazar la solicitud si no se verifica la existencia de la o las causales invocadas.

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.

8.2 CONTINUIDAD DE LOS SERVICIOS EN CASO DE EXTINCIÓN

En caso de verificarse el término anticipado de la concesión conforme a lo previsto en el punto 8.1 del presente contrato de concesión, la Sociedad Concesionaria estará obligada a prestar los servicios comprendidos en el último Programa de Operación aprobado, en los términos y durante el lapso prudencial que señale el Ministerio, contados desde la fecha en que queda 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 contrato de concesión, descontados los montos que correspondan por concepto de aplicación de multas, si las hubiere.

8.3 DESIGNACIÓN DE ADMINISTRADOR INTERINO

En caso que el Ministerio formule cargos para aplicar la caducidad del Contrato de conformidad con el Anexo 7, o disponga el término anticipado del contrato de concesión por alguna de las restantes causales previstas en el punto 8.1 de la presente Cláusula 8, en razón del interés público y para asegurar la continuidad del servicio con los niveles de calidad exigidos de conformidad con el presente contrato de concesión, mientras dure el procedimiento iniciado con dicha formulación de cargos o durante el plazo a que se refiere el punto 8.2 de la presente Cláusula 8, el Ministerio podrá, mediante resolución fundada, ordenar la designación de un Administrador Interino de la Sociedad Concesionaria. La designación del Administrador Interino podrá efectuarse desde que se encuentre notificada la formulación de cargos referida precedentemente o el Ministerio verifique el término anticipado del contrato de concesión.

El Administrador Interino será designado de común acuerdo entre las partes. Si no fuere posible llegar a acuerdo entre las partes dentro del plazo de cinco (5) días desde que se notifique la formulación de cargos referida en el párrafo precedente o el Ministerio verifique el término anticipado del contrato de concesión, el Administrador Interino será designado por el Ministerio a partir de una lista de seis (6) nombres que las partes deberán consensuar antes del día 15 de julio de 2012. La interposición de recursos administrativos y jurisdiccionales en contra de la resolución que formula cargos, de aquella que declara la caducidad del contrato de concesión, la resolución que dispone el término anticipado del contrato de concesión, o la designación del Administrador Interino, según corresponda, no suspenderá la designación de éste último.

El Administrador Interino podrá ser removido en cualquier momento, por acuerdo de las partes o a solicitud del Ministerio. En tal caso, el nuevo Administrador Interino deberá ser nombrado conjuntamente por las partes, sin perjuicio de la facultad del Ministerio de designar al reemplazante

unilateralmente de conformidad con el párrafo anterior, si no se ha llegado a acuerdo dentro del quinto (5°) día de acordarse o solicitarse su reemplazo.

El acto de designación del Administrador Interino se hará mediante escritura pública otorgada por las partes, la que deberá ser posteriormente aprobada por el Ministerio a través del correspondiente acto administrativo. Para el caso que el Concesionario no concurra al otorgamiento de la escritura pública de designación, lo que no será necesario acreditar ante terceros, el Ministerio por este acto queda facultado para otorgar la escritura de designación de Administrador Interino en representación de ambas partes, lo que será plenamente oponible a la Sociedad Concesionaria y frente a terceros.

El acto de designación del Administrador Interino es una delegación de las facultades que el Directorio de la Sociedad Concesionaria hace a través de sus representantes debidamente facultados al efecto, de conformidad con el artículo 40 de la Ley N°18.046 sobre sociedades anónimas. En virtud de dicha delegación, el Administrador Interino tendrá todas las facultades administrativas correspondientes al giro ordinario de la Sociedad, así como para representar a la Sociedad Concesionaria en todos los actos que sean necesarios para velar por la continuidad de los servicios y cumplir con sus obligaciones establecidas bajo el presente contrato de concesión. En la escritura de designación del Administrador Interino deberán detallarse las facultades, lo que en ningún caso se entenderá como limitación a las facultades descritas precedentemente.

La designación del Administrador Interino no implicará revocación de los poderes ya otorgados por la Sociedad Concesionaria, por lo que no afectará el derecho y responsabilidad de los representantes de la Sociedad Concesionaria para administrar sus bienes y cumplir con las obligaciones establecidas en el punto 8.2 anterior. No obstante, la Sociedad Concesionaria deberá velar porque se lleven adelante las instrucciones que pudiesen ser dictadas por el Administrador Interino para el cumplimiento de las obligaciones emanadas del Contrato de Concesión, no entorpecer la ejecución de aquellos actos realizados por el Administrador Interino en representación de la Sociedad Concesionaria y, salvo en cuanto sean autorizados por el Administrador Interino, abstenerse de efectuar actos que tenga efectos frente a terceros y que no busquen cumplir con las obligaciones del Contrato de Concesión o se encuentren fuera del giro ordinario de la Sociedad Concesionaria. En la medida que no se afecte el cumplimiento de las obligaciones de la Sociedad Concesionaria bajo el Contrato de Concesión, el Administrador Interino se abstendrá de llevar adelante actos que arriesguen un incumplimiento de las obligaciones de la Sociedad Concesionaria frente a terceros, incluyendo (a título meramente ilustrativo) la variación del uso y destino de fondos y otros bienes respecto de los que se hayan constituido derechos en favor de terceros.

El nombramiento del Administrador Interino se mantendrá vigente hasta que se designe a un administrador provisional de conformidad con la Ley N°18.696 o el Ministerio otorgue a un nuevo operador de transporte el derecho de usar las vías de la ciudad de Santiago otorgado en la Cláusula 1 punto 1.2 del contrato de concesión. La terminación de la designación del Administrador Interino se anotará al margen de su escritura de designación.

La remuneración del Administrador Interino será pagada con cargo a los ingresos del Concesionario y fijada por el Ministerio, y no podrá exceder el 50% de la remuneración promedio que hubiere percibido el gerente general de la Sociedad Concesionaria durante los doce (12) meses anteriores a la designación de dicho administrador.

CLÁUSULA 9 GARANTÍAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

9.1 GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Con el objeto de caucionar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones referidas a la explotación de los servicios objeto de este contrato de concesión, el Concesionario deberá entregar la garantía regulada a continuación.

9.1.1 Características de la garantía

Antes de la puesta en marcha de los servicios y previa conformidad del Ministerio, el Concesionario entregará Boletas de Garantía Bancarias pagaderas a la vista, tomadas por el Concesionario, y emitidas en Santiago de Chile por un Banco con sucursal en Santiago de Chile, o Póliza de Garantía de ejecución inmediata, sin liquidador, extendida a nombre de la Subsecretaría de Transportes, por un monto total de 180.000 UF (ciento ochenta mil Unidades de Fomento).

La glosa de la Garantía antes referida será: *"Para Garantizar el Cumplimiento del Contrato de Concesión para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses de la Unidad de Negocio N°4"*.

Si el Concesionario opta por hacer entrega de una Póliza de Garantía de ejecución inmediata, sin liquidador, deberá conjuntamente acreditar el pago de la totalidad de la prima correspondiente al período de vigencia de la póliza.

Esta garantía deberá entregarse parcializada. Para estos efectos se deberá considerar a lo menos el desglose que se indica en la Tabla 3.

Tabla 3
Desglose de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión

Monto de la boleta	N° de boletas	Total garantizado
10.000 UF	2	20.000 UF
5.000 UF	5	25.000 UF
2.000 UF	10	20.000 UF
1.000 UF	10	10.000 UF
500 UF	10	5.000 UF
300 UF	10	3.000 UF
100 UF	10	1.000 UF
50 UF	10	500 UF
10 UF	10	100 UF
95.400 UF	1	95.400 UF
Total		**180.000 UF**

Tratándose de Pólizas de Garantía, éstas deberán permitir hacerlas efectivas por el total del monto asegurado o parcialmente, de acuerdo a los montos antes señalados.

La vigencia mínima de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión será de doce (12) meses a partir de la fecha de inicio del contrato de concesión.

9.1.2 Renovación de la Garantía

9.1.2.1 Por vencimiento

La Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión deberá renovarse con una anticipación de treinta (30) días a su vencimiento y deberá satisfacer las exigencias señaladas en el punto 9.1.1 respecto de la vigencia, monto, glosa, beneficiario, emisor, 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 de concesión, incluyendo su extensión si procediere, 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 de concesión.

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.

9.1.2.2 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 diez (10) 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.

9.1.3 Ejecución de la Garantía

El no cumplimiento íntegro de la obligación de reemplazo o renovación de la Garantía de Fiel Cumplimiento, según corresponda, constituirá un incumplimiento del contrato de concesión y, en consecuencia, podrá dar lugar al cobro inmediato de la o las Boleta(s) de Garantía o Póliza(s) que obren en poder del Ministerio, así como a la caducidad del contrato de concesión, según lo previsto en el Anexo 7 del mismo.

Asimismo, la garantía podrá hacerse efectiva en caso 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.

En todo caso, 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. La garantía deberá pagarse con el sólo mérito de un certificado que al efecto otorgue el Subsecretario de Transportes, en el sentido de que el Concesionario se ha puesto en situación de hacerla efectiva, lo que deberá señalarse en dicho documento.

9.2 GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES LABORALES

Cuando la Dirección del Trabajo, las Instituciones Previsionales, los Tribunales de Justicia u otro organismo competente determinen, mediante el respectivo documento, 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.

9.2.1 Características de la Garantía

Antes de la puesta en marcha de los servicios y previa conformidad del Ministerio, el Concesionario entregará una garantía de cumplimiento de obligaciones laborales por un monto total de 18.000 UF (dieciocho mil Unidades de Fomento).

Al menos la cantidad de 6.000 UF (seis mil Unidades de Fomento) deberán ser garantizadas mediante la entrega de Boletas de Garantía Bancarias pagaderas a la vista, tomadas por el Concesionario, y emitidas en Santiago de Chile por un Banco con sucursal en Santiago de Chile, en tanto la suma restante para completar el total de la garantía señalada en el párrafo anterior podrá constituirse a través de Boletas de Garantía Bancarias pagaderas a la vista, tomadas por el Concesionario, y emitidas en Santiago de Chile por un Banco con sucursal en Santiago de Chile, o Póliza de Garantía de ejecución inmediata, sin liquidador.

Las Boletas de Garantía y/o Pólizas deberán ser extendidas a nombre de la Subsecretaría de Transportes, por el monto que corresponda, 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 Negocio N°4"*.

Si el Concesionario opta por hacer entrega de Póliza de Garantía de ejecución inmediata, sin liquidador, deberá conjuntamente acreditar el pago de la totalidad de la prima correspondiente al período de vigencia de la póliza.

La vigencia mínima de la Garantía de Cumplimiento de las Obligaciones Laborales será de doce (12) meses a partir de la fecha de inicio del contrato de concesión.

9.2.2 Renovación de la Garantía

9.2.2.1 Por vencimiento

La garantía deberá renovarse con una anticipación de treinta (30) días a su vencimiento y deberá satisfacer las exigencias señaladas en el punto 9.2.1 respecto de la vigencia, monto, glosa, beneficiario, emisor, 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 Cumplimiento de las Obligaciones Laborales para el último año de la vigencia del contrato de concesión, incluyendo su extensión si procediere, deberá tener una vigencia mínima de veinticuatro (24) meses, de forma tal que la vigencia de la garantía supere en doce (12) meses a la fecha de término del contrato de concesión.

En caso de no renovarse la garantía en la oportunidad prevista, el MTT cobrará las garantías que obren en su poder.

9.2.2.2 Por cobro

En caso de cobro total o parcial de la Garantía de Cumplimiento de Obligaciones Laborales y de Seguridad Social, el Concesionario deberá entregar al MTT, dentro de los diez (10) días siguientes, una nueva boleta por el mismo monto y términos que restituya la anterior. Entregadas al MTT las boletas 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.

9.2.3 Ejecución de la Garantía

El no cumplimiento íntegro de la obligación de renovación establecida en los puntos anteriores constituirá un incumplimiento del contrato de concesión y, en consecuencia, podrá dar lugar al cobro de la o las Boleta(s) o Póliza(s) de Garantía que obren en poder del Ministerio, así como a la caducidad del contrato de concesión, según lo previsto en la Cláusula 8 del contrato de concesión.

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) boleta(s).

CLÁUSULA 10 DISPOSICIONES VARIAS

10.1 MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN SOLICITADAS POR EL CONCESIONARIO

Sin perjuicio de las modificaciones al contrato de concesión que requiera el Ministerio, aquellas modificaciones que fueren solicitadas por el Concesionario se revisarán en la instancia de revisión programada más próxima de acuerdo a lo previsto en el punto 5.5 de la Cláusula 5 del contrato de concesión.

10.2 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 dependientes, 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 la Coordinación Transantiago no serán responsables frente a terceros por las obligaciones que asumiere o debiere asumir el Concesionario con aquéllos, ni por los daños que cause este último, 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.

10.3 SUFICIENCIA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Este contrato de concesión 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 de concesión.

Ninguna representación, suposición, promesa, entendimiento, condición o garantía que no sea establecida en este contrato de concesión, ha sido hecha o puede servir de base para la interpretación de cualquiera de las partes de este contrato de concesión.

10.4 REFRENDACIÓN

De conformidad a lo dispuesto en la normativa vigente, el contrato de concesión es *ad Referéndum*, y como tal, su validez se encuentra sujeta a la aprobación de la autoridad competente y a la completa tramitación del acto administrativo respectivo.

10.5 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 la Coordinación Transantiago.

10.6 DOMICILIO Y COMPETENCIA

Las partes fijan su domicilio en la comuna y ciudad de Santiago, y se someten a la jurisdicción y competencia de los Tribunales Ordinarios de Santiago, sin perjuicio de los recursos que procedan de acuerdo al presente contrato de concesión y la normativa aplicable, y de las facultades de la Contraloría General de la República para su fiscalización.

10.7 FINIQUITO

Las partes vienen en otorgarse el más amplio, completo y total finiquito, y declaran que nada se adeudan por concepto de la concesión otorgada en virtud del contrato suscrito entre ambas partes el 28 de enero de 2005, y que fuere aprobado por Resolución N°331, de 2005, del Ministerio, en adelante, "Concesión 2005"; con expresa reserva de las etapas de viaje con derecho a pago registradas en los validadores del medio de acceso y de los reembolsos por el uso de vías concesionadas que correspondan de conformidad a la Concesión 2005 y que no haya sido pagado a la empresa a la fecha de la total tramitación de este acto jurídico.

En consecuencia, la Sociedad Concesionaria declara que nada se le adeuda por los servicios prestados en el marco de la Concesión 2005, salvo las etapas de viaje con derecho a pago registradas en los validadores del medio de acceso y de cualquier otro ingreso que se devengue en su favor de conformidad a la Concesión 2005 y que no haya sido pagado a la empresa a la fecha de la total tramitación de este acto jurídico; y, en consecuencia, renuncia de modo definitivo e irrevocable a cualquier derecho, acción, recurso o reclamación en sede judicial o administrativa, que eventualmente tuviere o pudiere corresponderle en contra del Estado de Chile, del Ministerio y/o, del Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y Comunas de San Bernardo y Puente Alto, derivado de la Concesión 2005, sea que esos derechos, acciones o recursos tengan por fundamento el pago de remuneraciones, beneficios, indemnizaciones, compensaciones, o con cualquier otra causa o concepto.

Con todo, este finiquito queda sujeto a la condición que el contrato de concesión se encuentre aprobado por acto administrativo totalmente tramitado.

10.8 EJEMPLARES

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.

10.9 PERSONERÍAS

La personería de don Gibrán Harcha Sarrás y don Guillermo Sarmiento Useche para actuar en representación de la empresa Express de Santiago Uno S.A., consta en escritura pública de fecha 16 de diciembre de 2011, otorgada ante notario público de Santiago doña María Gloria Acharán Toledo, en tanto que la personería de don Pedro Pablo Errázuriz Domínguez, consta en Decreto Supremo N°33, de fecha 16 de enero de 2011, del Ministerio del Interior.

CLÁUSULA TRANSITORIA: PERÍODO DE TRANSICIÓN

Para atender adecuadamente las necesidades de los usuarios de transporte y con el objeto que el Concesionario ajuste la prestación de los servicios a las nuevas exigencias, se establece un período de transición durante el cual la aplicación de las condiciones de operación de los servicios, los mecanismos de pago y los indicadores de cumplimiento establecidos en este contrato de concesión se realizará de manera gradual.

a) <u>Estabilidad de los servicios durante el período de transición</u>

Con el propósito de cautelar la estabilidad del Sistema, y producir el menor impacto posible en los usuarios, las principales características de los servicios (trazados, paradas, frecuencias, entre otras) no podrán ser modificadas durante los primeros noventa (90) días de operación, salvo autorización expresa del Ministerio.

Durante ese período el Concesionario deberá validar la demanda basándose en información real de perfiles de carga, y preparar sus propuestas de ajuste de la oferta de transporte.

Sólo a partir del día noventa y uno (91) desde el inicio de la operación se podrán implementar, siempre en forma gradual, las modificaciones que se requieran, salvo que el Ministerio hubiera autorizado una fecha anterior. Estas modificaciones, su programa de implementación y su plan de comunicación a los usuarios deberá presentarse a la Coordinación Transantiago dentro de los primeros noventa (90) días de operación, para su revisión y aprobación si corresponde.

b) <u>Gradualidad en la aplicación de los indicadores</u>

Los indicadores de calidad previstos en el Anexo 6 se medirán desde el inicio del contrato de concesión, para todos aquellos servicios que inicien su operación.

La aplicación de los eventuales descuentos asociados a dichos indicadores se realizará conforme a las siguientes reglas:

b.1) Límites de descuentos por frecuencia y regularidad

Con el propósito de mitigar el impacto que podría tener en los ingresos del Concesionario la transición hacia un nuevo modelo, y reconociendo la necesidad de un período de aprendizaje, el monto máximo de los descuentos totales por frecuencia y regularidad, así como el descuento máximo por regularidad, señalados en el apartado G del Anexo 6 serán los que a continuación se indican:

- Durante la primera y segunda liquidación de pago: un máximo de tres por ciento (3,0%) de los ingresos mensuales para el total de los descuentos por frecuencia y regularidad, considerando a su vez un máximo de uno coma dos por ciento (1,2%) de los ingresos mensuales para los descuentos por regularidad.
- Durante la tercera y cuarta liquidación de pago: un máximo de tres coma siete por ciento (3,7%) de los ingresos mensuales para el total de los descuentos por frecuencia y regularidad, considerando a su vez un máximo de uno coma cinco por ciento (1,5%) de los ingresos mensuales para los descuentos por regularidad.
- Durante la quinta y sexta liquidación de pago: un máximo de cuatro coma cuatro por ciento (4,4%) de los ingresos mensuales para el total de los descuentos por frecuencia y regularidad, considerando a su vez un máximo de uno coma ocho por ciento (1,8%) de los ingresos mensuales para los descuentos por regularidad.

Asimismo, durante el período comprendido entre el inicio de vigencia del contrato de concesión y la sexta liquidación de pago, no se configurarán las causales de excepción al derecho de uso preferente descritas en el punto C.3.2 del Anexo 1.

b.2) Aplicación del análisis de disponibilidad efectiva de transporte (ADET)

La aplicación de los descuentos que corresponda a raíz del análisis de la disponibilidad efectiva de transporte (ADET), se iniciará considerando los análisis realizados a partir del día quince (15) contado desde el inicio de la vigencia del segundo Programa de Operación.

b.3) Aplicación de indicadores de calidad entregada en ruta

La aplicación de los eventuales descuentos derivados de los indicadores ICA e ICV referidos en el Anexo 6, se iniciará considerando las mediciones realizadas a partir del día noventa y uno (91) desde el inicio del contrato de concesión. En la eventualidad que el Ministerio efectuare mediciones antes de dicho día, los resultados de éstas se irán informando oportunamente al Concesionario.

c) <u>Transición en la aplicación de los mecanismos de pago</u>

En tanto (i) no se encuentren operativas las funcionalidades tecnológicas que permitan registrar las transacciones con derecho a pago en la forma prevista en este contrato de concesión, y/o (ii) no se haya verificado la puesta en marcha de todos los servicios de la Unidad de Negocio dentro del plazo previsto para ello en el Anexo 2 del contrato de concesión, se calcularán las transacciones sin derecho a pago como la multiplicación de las transacciones totales (es decir, todas aquellas validaciones que se registren en el marco de los servicios prestados de acuerdo al Programa de Operación vigente, y que determinan el inicio de una etapa de viaje) por el porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago (TSDP) indicado en la Ficha Técnica.

En consecuencia, las transacciones con derecho a pago se calcularán como la diferencia entre las transacciones totales y las transacciones sin derecho a pago estimadas de la forma indicada en el párrafo anterior.

Las transacciones con derecho a pago así calculadas se utilizarán para los efectos del cálculo del índice IPK y ajuste $AIPK$ establecidos en el punto 5.4.2.4 iii) del contrato de concesión.

La forma de registrar las transacciones con derecho a pago establecida en este contrato se comenzará a aplicar treinta (30) días después que la Coordinación Transantiago comunique al Concesionario la disponibilidad tecnológica para ello.

Si, no obstante encontrarse operativas las funcionalidades tecnológicas que permitan registrar las transacciones con derecho a pago en la forma prevista en este contrato de concesión, la puesta en marcha de los servicios no se verifica en los plazos establecidos en el Anexo 2, no se aplicará el mecanismo de pago descrito en los párrafos anteriores de este literal c), sino que se aplicará el dispuesto en la Cláusula 5 del contrato de concesión.

d) <u>Transición en el procedimiento de revisión de los pagos</u>

Durante el período comprendido entre el inicio de vigencia del contrato de concesión y la sexta liquidación de pago, el plazo para presentar solicitudes de revisión de los pagos establecido en el

segundo párrafo del punto 5.4.2.5 será de dos meses (cuatro liquidaciones de pago), plazo que se contabilizará desde la notificación del hecho que origina la impugnación. Las impugnaciones enviadas con posterioridad a dicho plazo no serán consideradas.

Las impugnaciones originadas en hechos acaecidos con posterioridad a la sexta liquidación de pago deberán ser presentadas dentro del plazo de un mes (dos liquidaciones de pago), según se establece en el segundo párrafo del punto 5.4.2.5.

e) **De los pagos y reembolsos excluidos del finiquito**

Las etapas de viaje con derecho a pago registradas en el marco del Contrato de Concesión de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros Mediante Buses, suscrito entre ambas partes el 28 de enero de 2005, que fuere aprobado por la Resolución Exenta N°331, de 2005, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, definidas de conformidad a dicho contrato y no pagadas durante su vigencia, se pagarán a partir de la entrada en vigencia de este contrato de concesión y sólo hasta seis (6) meses después, conforme a las condiciones vigentes al momento en que fueron realizadas.

Transcurrido el plazo de seis (6) meses establecido en el párrafo anterior, no habrá lugar a pago alguno por las transacciones registradas en el marco del contrato antes individualizado. Este mismo plazo regirá para la solicitud de reembolsos por el uso de vías concesionadas en el marco del contrato de concesión de uso de vías mencionado en el párrafo anterior.

GIBRÁN HARCHA SARRÁS
Express de Santiago Uno S.A.

GUILLERMO SARMIENTO USECHE
Express de Santiago Uno S.A.

PEDRO PABLO ERRÁZURIZ DOMÍNGUEZ
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

FICHA TÉCNICA
UNIDAD DE NEGOCIO N°4

A. Servicios a Operar

Troncal 4 y Zona D

B. Parámetros

B.1 PPT_0 = $ 472,00

B.2 Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma unidad de negocio) = 8,29%

B.3 IPK_0 = 2,25

B.4 α = 0,03

B.5 β_1 = 0,35

B.6 β_2 = 0,85 para el primer ajuste *AIPK*, a realizarse en la liquidación N°25 contada desde el inicio del contrato de concesión.

β_2 = 0,65 para los restantes ajustes *AIPK*.

B.7 Reserva inicial de afectación = 4.563.818 Plazas-km

C. Flota

C.1 Se compromete la incorporación de doscientos treinta y un (231) buses adicionales durante el año 2012 para la operación de la zona D, los que deben tener en su conjunto a lo menos una capacidad de transporte de dieciséis mil novecientos cincuenta y cinco (16.955) plazas. Si al momento de su incorporación a la flota, uno o más de los 231 buses adicionales no fueran nuevos, el Concesionario deberá reemplazar ese o esos buses por la misma cantidad de buses nuevos, con estándar Transantiago, durante el año 2012, considerando que la totalidad de los 231 buses deben tener en su conjunto a lo menos una capacidad de transporte de dieciséis mil novecientos cincuenta y cinco (16.955) plazas.

C.2 Se compromete la renovación de ciento cincuenta y cuatro (154) buses sin estándar Transantiago durante el año 2012. Dicha renovación deberá considerar la incorporación de a lo menos ciento cincuenta y cuatro (154) vehículos nuevos con estándar Transantiago, con una capacidad de transporte, en su conjunto, de a lo menos once mil ochocientos sesenta y siete (11.867) plazas.

D. Índices de referencia

Los valores de referencia para implementar el Mecanismo de Ajuste por Costos (MAC) son los siguientes (valores publicados en julio 2011):

D.1 Índice de Precios al Consumidor (IPC) = 104,7

D.2 Índice de Costo de Mano de Obra (ICMO) = 110,12

D.3 Índice de precios del Petróleo Diesel (Diesel) = 549.441,41

D.4 Índice de precios del Gas Natural (GNC) = 117,32

D.5 Índice de precios Lubricantes = 144,78

D.6 Índice de precios de Neumáticos = 143,08

D.7 Valor del Dólar Observado (DO) = $ 469,41

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

ANEXO 1
DE LAS VIAS Y CONDICIONES DE USO

A. INTRODUCCIÓN

A.1 Concepto de uso preferente de las vías

El derecho del Concesionario a utilizar las vías que se le entregan en concesión se estructura sobre la base de un sistema de preferencias, y no sobre la base de un sistema de explotación exclusiva.

La determinación del uso preferente de las vías constituye una manifestación explícita del principio de la interrelación del Sistema, que supone una correcta integración de los actores y una coherencia entre los actos y contratos que lo conforman. De esta forma, cada una de las vías o tramos de vías del área regulada, excepto aquellas excluidas explícitamente, tiene asignado un único operador de transporte con el derecho de uso preferente, mientras que los demás operadores de transporte podrán hacer uso de dichas vías o tramos de vías de manera no preferente, respetando los límites y condiciones establecidas en el presente anexo.

Este sistema de preferencias se construye a partir de la situación de uso de vías recogidas durante la vigencia de las concesiones anteriores y reconoce las condiciones de operación de los servicios de transporte público existentes al momento de la suscripción de este contrato de concesión (situación inicial).

A.2 Antecedentes generales

Por otra parte, para los efectos de este anexo las comunas del área regulada se agruparán y denominarán de acuerdo a lo indicado en la siguiente tabla.

Tabla 1
Agrupación de comunas en zonas

Zona	Comunas
A	Santiago
B	Independencia, Huechuraba, Quilicura, Recoleta, Conchalí y Renca
C	Lo Barnechea, Providencia, Las Condes y Vitacura
D	Peñalolén, La Reina, Macul y Ñuñoa
E	La Florida y La Granja
F	Puente Alto
G	San Bernardo, La Cisterna, San Ramón, La Pintana y El Bosque
H	Pedro Aguirre Cerda, San Joaquín, San Miguel y Lo Espejo
I	Estación Central, Cerrillos y Maipú
J	Quinta Normal, Cerro Navia, Pudahuel y Lo Prado

A.3 Coherencia de los contratos de concesión

Con el fin de mantener el principio de la interrelación del Sistema y facilitar la ejecución y

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

comprensión de los contratos de concesión de todos los operadores de transporte, el formato de este anexo se conservará inalterable, indicándose en algunos puntos y tablas, si corresponde, la no aplicabilidad de las mismas al presente contrato de concesión.

B. DE LAS VIAS QUE INTEGRAN LA CONCESIÓN

En el marco del presente contrato de concesión y para la explotación económica de la actividad del transporte público de pasajeros, el Ministerio entrega en concesión a la Sociedad Concesionaria el uso de las vías que a continuación se detallan, en las condiciones de uso que para cada caso se describen.

B.1 Vías para uso preferente

El Concesionario tendrá el **uso preferente** y no exclusivo de las siguientes vías:

B.1.1 Todas aquellas vías ubicadas al interior de la Zona D, exceptuadas las vías o tramos de vías detallados en la Tabla 3 del apartado siguiente, cuyo uso preferente se otorga a otros operadores de transporte del Sistema.

B.1.2 Todas aquellas vías o tramos de vías que se detallan en la Tabla 2, que forman parte de la situación base.

Tabla 2
Otras vías que integran la concesión en condiciones de uso preferente

Eje	Comuna
ARQUITECTO HUGO BRAVO	Maipú
AV. 10 DE JULIO HUAMACHUCO	Santiago
AV. 11 DE SEPTIEMBRE	Providencia
AV. ALONSO DE CORDOVA	Las Condes
AV. APOQUINDO	Las Condes
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO	Las Condes
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO	Vitacura
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Cerrillos
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Cerro Navia
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Conchalí
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Huechuraba
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Lo Espejo
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Maipú
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Pudahuel
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Quilicura
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Recoleta
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Renca
AV. GENERAL BUSTAMANTE	Providencia
AV. LAS CONDES	Las Condes
AV. LIBERTADOR BERNARDO O´HIGGINS	Estación Central
AV. LIBERTADOR BERNARDO O´HIGGINS	Lo Prado
AV. LIBERTADOR BERNARDO O´HIGGINS	Santiago
AV. LO ESPEJO	El Bosque
AV. LOS CONQUISTADORES	Providencia
AV. LOS PAJARITOS	Estación Central
AV. LOS PAJARITOS	Maipú

Eje	Comuna
AV. LOS PAJARITOS	Pudahuel
AV. PAUL HARRIS	Las Condes
AV. PORTALES	Maipú
AV. PORTUGAL	Santiago
AV. PRESIDENTE KENNEDY (CALZADA LOCAL AUTOPISTA PDTE. KENNEDY)	Las Condes
AV. PRESIDENTE KENNEDY (CALZADA LOCAL AUTOPISTA PDTE. KENNEDY)	Vitacura
AV. PROVIDENCIA	Providencia
AV. TABANCURA	Vitacura
AV. TOBALABA	Providencia
AV. VITACURA	Las Condes
AV. VITACURA	Providencia
AV. VITACURA	Vitacura
BIO BIO	Santiago
CAMINO DEL ALGARROBO	Las Condes
CAMINO LO ECHEVERS	Quilicura
CIRCUNVALACIÓN LAS FLORES	Las Condes
COPIAPÓ	Santiago
FEDERICO ERRÁZURIZ	Pudahuel
LA CONCEPCIÓN	Providencia
MACUL ALTO	La Florida
MARTINEZ DE ROZAS	Quinta Normal
NUEVA SAN MARTIN	Maipú
PARINACOTA	Quilicura
PEDRO LAUTARO FERRER	Providencia
ROSAS	Santiago
SAN PABLO	Lo Prado
SAN PABLO	Pudahuel
SAN PABLO	Quinta Normal
SAN PABLO	Santiago
SANTA GENOVEVA	Quinta Normal
SANTA ISABEL	Providencia
SANTA LUISA	Quilicura
TRINIDAD RAMIREZ	La Cisterna

El uso preferente de las vías confiere al Concesionario el derecho a:

B.1.3 Usar las vías.

B.1.4 Tener la primera opción para prestar nuevos servicios de transporte o modificaciones de servicios existentes cuyo trazado propuesto se desarrolla íntegramente en las vías donde tiene el uso preferente.

B.1.5 Tener la primera opción para prestar nuevos servicios de transporte o modificaciones de servicios existentes cuyo trazado propuesto no se desarrolla íntegramente en las vías donde tiene el uso preferente, cuando el Concesionario tenga uso preferente en la mayoría de los kilómetros del trazado propuesto.

B.1.6 Que se contabilice y limite el uso, por parte de otros operadores, de las vías entregadas para uso preferente del Concesionario.

El procedimiento para hacer valer el uso preferente en favor del Concesionario, así como las condiciones que deben tenerse en consideración para permitir la afectación de su derecho, se describen en los apartados C y D.

B.2 Vías para uso no preferente

El Concesionario tendrá el **uso no preferente** de las siguientes vías:

B.2.1 Vías o tramos de vías ubicadas al interior de la Zona D, e individualizadas en la Tabla 3, cuyo uso preferente se entrega a otro operador de transporte del Sistema.

B.2.2 Las vías o tramos de vías individualizadas en la Tabla 4, en las condiciones ahí previstas, que forman parte de la situación base.

B.2.3 Otras vías. En este mismo acto, el Ministerio entrega en concesión el uso de las restantes vías que conforman el área regulada, para ser utilizadas excepcionalmente por el Concesionario en los casos y con las condiciones previstas en el apartado C siguiente.

Tabla 3
Vías o tramos de vías al interior de la Zona D, que integran la concesión en condiciones de uso no preferente

Eje/vía	Comuna	Operador Preferente	Plazas-Km Comerciales de Uso No Preferente[1a]
ALCALDE JORGE MONCKEBERG	Ñuñoa	T5	0
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO	La Reina	T2	0
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Macul	T2	52.041
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Peñalolén	T2	65.554
AV. DEPARTAMENTAL	Macul	T1	0
AV. DEPARTAMENTAL	Peñalolén	T1	0
AV. EGAÑA	Peñalolén	T5	0
AV. FRANCISCO BILBAO	La Reina	T5	73.288
AV. GRECIA	Ñuñoa	T5	0
AV. GRECIA	Peñalolén	T5	0
AV. JOSE PEDRO ALESSANDRI	Ñuñoa	T1	0
AV. LAS TORRES	Peñalolén	T5	40.456
AV. LOS LEONES	Ñuñoa	T1	0
AV. MACUL	Macul	T1	0
AV. MANUEL ANTONIO MATTA	Ñuñoa	T5	0
AV. OSSA	La Reina	T2	31.548
AV. OSSA	Ñuñoa	T2	32.976
AV. PEDRO DE VALDIVIA	Macul	T1	0
AV. PEDRO DE VALDIVIA	Ñuñoa	T1	0
AV. SALVADOR	Ñuñoa	T5	0
AV. SAN LUIS DE MACUL	Peñalolén	T5	48.036
AV. SUECIA	Ñuñoa	T1	0
AV. VICUÑA MACKENNA	Macul	T2	22.468
AV. VICUÑA MACKENNA	Ñuñoa	T2	11.215
CAMPOS DE DEPORTES	Ñuñoa	T1	0
CHILE ESPAÑA	Ñuñoa	T1	0
DOCTOR AMADOR NEGHME	Macul	T5	0
EL ALTO	Peñalolén	T5	0

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

Eje/vía	Comuna	Operador Preferente	Plazas-Km Comerciales de Uso No Preferente(a)
EL LIBANO	Macul	T5	27.373
EXEQUIEL FERNANDEZ	Macul	T1	4.718
FROILÁN ROA	Macul	T1	4.212
LOS CEREZOS	Peñalolén	T1	0
RAMON CRUZ	Ñuñoa	T5	0
RAMÓN CRUZ	Macul	T5	19.628
RIO CLARO	Peñalolén	T5	5.301
SAN VICENTE DE PAUL	Macul	T5	42.327

(*) Según se establece en sus respectivos Programas de Operación para día laboral de temporada normal.

Tabla 4

Vías que integran la concesión en condiciones de uso no preferente

Eje/vía	Comuna	Operador Preferente	Plazas-Km Comerciales de Uso No Preferente(a)
ALFREDO SILVA CARVALLO	Malpú	Zona I	15.266
ARAUCO	Santiago	Zona H	18.883
AV. ALEJANDRO FLEMING	Las Condes	T5	105.181
AV. ANTONIO VARAS	Providencia	T1	28.985
AV. APÓSTOL SANTIAGO (CALZADA LOCAL PONIENTE AUTOPISTA GENERAL VELÁSQUEZ)	Quinta Normal	T1	40.198
AV. ARGENTINA	Malpú	Zona I	17.584
AV. EL DESCANSO	Malpú	Zona I	31.244
AV. FRANCISCO BILBAO	Las Condes	T5	66.689
AV. GENERAL ÓSCAR BONILLA	Lo Prado	Zona J	103.600
AV. GENERAL ÓSCAR BONILLA	Pudahuel	Zona J	90.231
AV. GENERAL SAN MARTIN	Quilicura	T3	62.303
AV. JOSÉ ALCALDE DÉLANO	Lo Barnechea	Zona C	10.336
AV. LA DEHESA	Lo Barnechea	Zona C	53.760
AV. LA ESTRELLA	Pudahuel	T5	22.890
AV. LA TRAVESÍA	Pudahuel	Zona J	32.641
AV. LOS MARES	Pudahuel	Zona J	28.770
AV. MANQUEHUE NORTE	Las Condes	Zona C	6.336
AV. MANUEL MONTT	Providencia	T1	35.158
AV. MANUEL RODRIGUEZ	Santiago	T3	84.422
AV. NEPTUNO	Lo Prado	Zona J	50.467
AV. PADRE ALBERTO HURTADO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA GENERAL VELÁSQUEZ)	Estación Central	T1	36.335
AV. PADRE HURTADO	Las Condes	Zona C	34.518
AV. PRESIDENTE EDUARDO FREI MONTALVA (CALZADA LOCAL AUTOPISTA CENTRAL)	Quilicura	T3	45.918
AV. SANTA MARIA	Providencia	T5	57.479
AV. SANTA TERESA DE LOS ANDES	Vitacura	Zona C	7.818
AV. TENIENTE CRUZ	Lo Prado	T1	5.866
AV. TENIENTE CRUZ	Pudahuel	T1	11.782
AV. TOMAS MORO	Las Condes	Zona C	156.578
AV. VICUÑA MACKENNA	Providencia	T2	62.601
AV. VICUÑA MACKENNA	San Joaquín	T2	29.013
AV. VICUÑA MACKENNA	Santiago	T2	61.524
BELLAVISTA	Providencia	T5	36.029
BELLAVISTA	Recoleta	T5	33.045
CAMINO EL ALBA	Las Condes	Zona C	56.232

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

Eje/vía	Comuna	Operador Preferente	Plazas-Km Comerciales de Uso No Preferente[*]
CAMINO LOS TRAPENSES	Lo Barnechea	Zona C	11.782
EL CARMEN	Maipú	Zona I	50.476
EL OLIMPO	Maipú	T1	120.682
EL RODEO	Lo Barnechea	Zona C	43.483
EL TRANQUE	Pudahuel	Zona J	58.717
FRANKLIN	Santiago	Zona H	25.143
FROILÁN ROA	La Florida	Zona E	9.435
HUELEN	Cerro Navia	T1	20.876
LAS GOLONDRINAS	Maipú	Zona I	9.603
LO CAMPINO	Quilicura	T3	14.826
LONGITUDINAL	Maipú	T1	21.916
MAC-IVER	Santiago	T2	21.108
MANUEL ANTONIO MATTA	Quilicura	T3	430.548
MARTA OSSA RUIZ (EX CALLEJÓN DE LOS PERROS)	Maipú	Zona J	23.325
PADRE ALFREDO ARTEAGA	Lo Barnechea	Zona C	43.310
PANAMERICANA NORTE (CALZADA LOCAL AUTOPISTA CENTRAL)	Conchalí	T3	38.092
PINTOR CICARELLI	San Joaquín	Zona H	10.197
RAUL LABBÉ	Lo Barnechea	Zona C	168.117
RENE OLIVARES	Maipú	Zona I	19.761
RIGOBERTO JARA	Quilicura	T3	55.400
SAN ANTONIO	Santiago	T2	23.590
SEGUNDA TRANSVERSAL	Maipú	Zona I	72.447
SERRANO	Pudahuel	Zona J	73.944

[*] Según se establece en sus respectivos Programas de Operación para día laboral de temporada normal.

El uso no preferente de las vías sólo confiere al Concesionario el derecho a usar las vías.

En consecuencia, no dará derecho al Concesionario a:

B.2.4 Tener la primera opción para prestar nuevos servicios de transporte o modificaciones de servicios existentes cuyo trazado propuesto se desarrolla íntegramente en las vías donde tiene el uso preferente.

B.2.5 Tener la primera opción para prestar nuevos servicios de transporte o modificaciones de servicios existentes cuyo trazado propuesto no se desarrolla íntegramente en las vías donde tiene el uso preferente, cuando el Concesionario tenga uso preferente en la mayoría de los kilómetros del trazado propuesto.

B.2.6 Que se contabilice y limite el uso, por parte de otros operadores, de las vías entregadas para uso preferente del Concesionario.

B.2.7 Indemnización ni compensación alguna por el uso compartido de dichas vías.

B.3 Exclusiones

Las siguientes vías, tramos de vías o tipos de vías se otorgarán para uso no preferente de todos los operadores de transporte del Sistema:

B.3.1 Las calzadas expresas de las vías concesionadas o vías tarificadas actuales o futuras del área regulada.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES MINISTRO CHILE

B.3.2 Los tramos de vías que constituyan el único acceso disponible a una zona geográfica, de acuerdo a lo que se señala en la siguiente Tabla.

Tabla 5

Tramos de vía para uso no preferente de todos los operadores del Sistema

Eje	Comuna	Desde	Hasta	Longitud [Km]
AV. CARDENAL JOSÉ MARÍA CARO	SANTIAGO	AV. VICUÑA MACKENNA	BANDERA	1,72
AV. CIRCUNVALACIÓN AMÉRICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA VESPUCIO)	HUECHURABA / VITACURA	AV. EL SALTO	AV. SANTA MARÍA	3,00
AV. CIRCUNVALACIÓN AMÉRICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA VESPUCIO)	QUILICURA	LO CAMPINO	AV. PRESIDENTE EDUARDO FREI MONTALVA	1,66
AV. CONCHA Y TORO	PUENTE ALTO	AV. SAN CARLOS	ARTURO PRAT	1,77
AV. LOS PAJARITOS	MAIPÚ	AV. ARGENTINA	AV. CIRCUNVALACIÓN AMÉRICO VESPUCIO	1,48
AV. MATUCANA	SANTIAGO / ESTACIÓN CENTRAL / QUINTA NORMAL	AV. CARRASCAL	AV. DEL LIBERTADOR BERNARDO O'HIGGINS	1,97
AV. TENIENTE CRUZ	PUDAHUEL / LO PRADO	RICARDO VIAL	AV. LAGUNA SUR	1,55
CAMINO A MELIPILLA	MAIPÚ	AV. 3 PONIENTE	PARQUE CENTRAL PONIENTE	3,13
GRAN AVENIDA JOSÉ MIGUEL CARRERA	LA CISTERNA	AV. CIRCUNVALACIÓN AMÉRICO VESPUCIO	RIQUELME	1,04
JOSÉ MANUEL BALMACEDA	PUENTE ALTO	AV. CONCHA Y TORO	DOCTOR EDUARDO CORDERO	0,90
MANUEL ANTONIO MATTA	QUILICURA	LO CAMPINO	AV. PRESIDENTE EDUARDO FREI MONTALVA	1,09
TÚNEL SAN CRISTOBAL	HUECHURABA / RECOLETA / PROVIDENCIA	AV. CIRCUNVALACIÓN AMÉRICO VESPUCIO	AV. LOS CONQUISTADORES	1,83

C. AFECTACIÓN AL USO PREFERENTE DE LAS VÍAS QUE INTEGRAN LA CONCESIÓN

Para garantizar que efectivamente se disponga de servicios en aquellos lugares donde se identifique la necesidad de contar con transporte público, se permitirá de manera excepcional y de conformidad a las reglas que a continuación se indican, que uno o más operadores de transporte puedan prestar servicios en algunas de las vías o tramos de vías indicadas en el apartado B.1.

El Concesionario reconoce y acepta que los demás operadores de transporte tendrán la posibilidad de prestar servicios utilizando algunas vías en las que el Concesionario tiene el uso preferente, lo que será reconocido como una afectación al uso preferente que se le ha concedido mediante el contrato de concesión.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

La afectación al uso preferente del Concesionario, de acuerdo a lo regulado en este anexo, no dará lugar a indemnizaciones ni compensaciones.

C.1 Mecanismo para cautelar la afectación al uso preferente (Reserva)

El uso preferente del Concesionario y de los demás operadores de transporte del Sistema se cautelará a través de un mecanismo denominado "Reserva de Afectación al Uso Preferente" o "Reserva".

La Reserva de Afectación al Uso Preferente representa el monto máximo de afectación (medido en plazas-kilómetro) al uso preferente de las vías, durante toda la vigencia de la concesión respectiva.

La Reserva Inicial corresponderá al 15% del total de plazas-kilómetro comerciales definidas para un día laboral de temporada normal en el Programa de Operación del inicio del contrato de concesión, el cual se describe en el Anexo 3 del presente contrato. El valor de la Reserva Inicial correspondiente a este contrato de concesión se establece en la Ficha Técnica.

Durante toda la vigencia del contrato de concesión el Ministerio, a través de la Coordinación Transantiago, llevará un control de la afectación al uso preferente del Concesionario en los términos señalados en el apartado C.2.

El Concesionario podrá ser afectado, dentro del período de un año, en un máximo de 5% respecto del total de plazas-kilómetro comerciales definidas para un día laboral de temporada normal en el Programa de Operación del inicio del contrato de concesión (es decir, un tercio de la Reserva Inicial), a excepción del primer año de vigencia del contrato de concesión, durante el cual la afectación al uso preferente del Concesionario podrá alcanzar el 7,5% del total de plazas-kilómetro comerciales definidas para un día laboral de temporada normal en el Programa de Operación del inicio del contrato de concesión (es decir, la mitad de la Reserva Inicial).

La Reserva podrá ser modificada de común acuerdo entre las partes.

C.2 Cálculo de la afectación y de la Reserva Disponible

Durante la vigencia del contrato de concesión, y cada vez que ocurran cambios en la definición de algún servicio, que afecten el uso preferente del Concesionario o que representen una expansión del Concesionario que afecta el uso preferente de otros operadores de transporte, se realizará un cálculo de la afectación al uso preferente y se actualizará el monto disponible de la Reserva ($ResDisp$).

El cálculo de la afectación al uso preferente del Concesionario se realizará contabilizando las plazas-kilómetro comerciales que sean prestadas por otro u otros operadores de servicios de transporte en las vías definidas en el apartado B.1, según se establezca en sus respectivos Programas de Operación para día laboral de temporada normal (Plazas-kilómetro de afectación, $PkmAfect$).

A partir de lo anterior, el monto de la Reserva Disponible en cualquier momento t de la vigencia del contrato de concesión ($ResDisp_t$) se calculará según la siguiente fórmula:

$$ResDisp_t = ResDisp_{t-1} - PkmAfect_t \quad ; \quad ResDisp_t \geq 0$$

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES MINISTRO CHILE

Considerando además que $ResDisp_0$ corresponde a la Reserva Inicial definida en el apartado C.1 y las plazas-kilómetro de afectación ($PkmAfect_t$) deberán considerar los límites máximos anuales establecidos también en dicho apartado.

Sin perjuicio de lo anterior, se entenderá como condiciones iniciales y, por tanto, no se contabilizarán como afectación al uso preferente del Concesionario, las plazas-kilómetro comerciales prestadas por otros operadores de transporte en alguna de las vías indicadas en el apartado B.1; estas condiciones de uso se detallan en la Tabla 6.

Tabla 6
Situación inicial de afectación al uso preferente de las vías del Concesionario

Eje/vía	Comuna	Operador No Preferente	Plazas-Km Comerciales[a] de afectación en la situación inicial
ARQUITECTO HUGO BRAVO	Malpú	Zona I	7.875
AV. 10 DE JULIO HUAMACHUCO	Santiago	Zona H	3.297
AV. 11 DE SEPTIEMBRE	Providencia	T1	35.000
AV. 11 DE SEPTIEMBRE	Providencia	T5	61.556
AV. APOQUINDO	Las Condes	Zona C	207.568
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO	Las Condes	Zona C	150.448
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO	Las Condes	T1	88.000
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO	Las Condes	T2	34.205
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO	Vitacura	Zona C	51.130
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO	Vitacura	T1	64.745
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Cerrillos	T1	39.511
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Cerrillos	Zona I	32.771
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Huechuraba	Zona B	121.406
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Huechuraba	T1	200.470
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Huechuraba	T2	40.363
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Huechuraba	Zona C	29.067
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Lo Espejo	T1	140.827
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Lo Espejo	Zona G	11.689
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Malpú	T1	208.515
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Malpú	Zona I	53.345
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Pudahuel	Zona B	6.188
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Pudahuel	Zona J	12.778
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Quilicura	Zona B	26.349
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Recoleta	Zona B	60.506
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Recoleta	T1	36.472

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

Eje/vía	Comuna	Operador No Preferente	Plazas-Km Comerciales[o] de afectación en la situación inicial
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Renca	Zona B	6.036
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Renca	Zona J	19.884
AV. GUILLERMO MANN	Ñuñoa	T5	9.054
AV. IRARRAZAVAL	Ñuñoa	T2	84.474
AV. IRARRAZAVAL	Ñuñoa	T5	570.555
AV. JOSÉ ARRIETA	La Reina	T2	34.943
AV. JOSÉ ARRIETA	La Reina	T5	75.424
AV. JOSÉ ARRIETA	Peñalolén	T5	75.424
AV. JOSÉ ARRIETA	Peñalolén	T2	36.798
AV. LARRAIN	La Reina	T2	31.257
AV. LAS CONDES	Las Condes	Zona C	379.277
AV. LAS CONDES	Las Condes	T2	15.659
AV. LAS PARCELAS	Peñalolén	T5	94.928
AV. LIBERTADOR BERNARDO O´HIGGINS	Estación Central	T2	148.531
AV. LIBERTADOR BERNARDO O´HIGGINS	Estación Central	T3	4.020
AV. LIBERTADOR BERNARDO O´HIGGINS	Estación Central	Zona I	286.445
AV. LIBERTADOR BERNARDO O´HIGGINS	Estación Central	Zona J	112.291
AV. LIBERTADOR BERNARDO O´HIGGINS	Santiago	T1	10.485
AV. LIBERTADOR BERNARDO O´HIGGINS	Santiago	T2	367.990
AV. LIBERTADOR BERNARDO O´HIGGINS	Santiago	T3	21.444
AV. LIBERTADOR BERNARDO O´HIGGINS	Santiago	T5	18.744
AV. LO ESPEJO	El Bosque	T2	31.331
AV. LOS CONQUISTADORES	Providencia	T1	12.770
AV. LOS CONQUISTADORES	Providencia	T5	58.927
AV. LOS PAJARITOS	Estación Central	Zona I	273.053
AV. LOS PAJARITOS	Maipú	T1	199.209
AV. LOS PAJARITOS	Maipú	Zona I	601.871
AV. LOS PAJARITOS	Maipú	T5	509.640
AV. ORIENTAL	Peñalolén	T5	57.083
AV. PAUL HARRIS	Las Condes	Zona C	7.914
AV. PORTALES	Maipú	Zona I	50.643
AV. PORTALES	Maipú	T5	51.648
AV. PORTUGAL	Santiago	Zona H	30.289
AV. PRESIDENTE KENNEDY (CALZADA LOCAL AUTOPISTA PDTE. KENNEDY)	Las Condes	Zona C	35.236
AV. PRESIDENTE KENNEDY (CALZADA LOCAL AUTOPISTA PDTE. KENNEDY)	Vitacura	Zona C	61.578
AV. PROVIDENCIA	Providencia	T1	32.059
AV. PROVIDENCIA	Providencia	T5	315.636
AV. TOBALABA	Providencia	Zona C	25.165
AV. TOBALABA	Providencia	T5	81.727
AV. VITACURA	Vitacura	T5	362.332
BIO BIO	Santiago	Zona H	5.591
COPIAPÓ	Santiago	Zona H	3.911
NUEVA SAN MARTIN	Maipú	T5	39.939
RODRIGO DE ARAYA	Macul	T5	8.470
ROSAS	Santiago	T1	15.438
ROSAS	Santiago	T5	86.957
SAN PABLO	Lo Prado	Zona J	48.011
SAN PABLO	Pudahuel	Zona J	118.286
SAN PABLO	Quinta Normal	T1	15.983

Anexo 1/p 10

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

Eje/vía	Comuna	Operador No Preferente	Plazas-Km Comerciales(*) de afectación en la situación inicial
SAN PABLO	Quinta Normal	T2	881
SAN PABLO	Quinta Normal	T3	4.002
SAN PABLO	Quinta Normal	T5	80.582
SAN PABLO	Quinta Normal	Zona J	26.141
SAN PABLO	Santiago	T1	19.240
SANTA LUISA	Quilicura	T3	2.832
VICENTE PÉREZ ROSALES	La Reina	T2	40.782

(*) Según se establece en sus respectivos Programas de Operación para día laboral de temporada normal.

Por tanto, las plazas-kilómetro indicadas en la tabla anterior, en las condiciones ahí detalladas, no se contabilizarán como afectación al uso preferente del Concesionario.

C.3 Excepciones a la afectación

C.3.1 Sin perjuicio de los demás casos previstos en este anexo, no se considerará como afectación al uso preferente:

C.3.1.1 El uso de las vías detalladas en el apartado B.1 en un tramo continuo menor o igual a ochocientos (800) metros.

C.3.1.2 El uso de vías o tramos de las vías detalladas en el apartado B.1 que resulten necesarias para acceder a una Estación de Intercambio Modal.

C.3.1.3 El uso de vías o tramos de las vías detalladas en el apartado B.1 para realizar Servicios Especiales requeridos por el Ministerio en los términos descritos en el Anexo 3 del contrato de concesión.

C.3.1.4 El uso de vías o tramos de las vías detalladas en el apartado B.1 para realizar Servicios de Apoyo requeridos por el Ministerio en los términos descritos en el Anexo 3 del contrato de concesión.

C.3.1.5 El uso de vías o tramos de las vías detalladas en el apartado B.1 para realizar Servicios Nocturnos.

C.3.1.6 Haber renunciado a su derecho de uso preferente, conforme se define en el apartado D.

C.3.2 Asimismo, al Concesionario o cualquier otro operador de transporte no se le reconocerá su derecho de uso preferente en las siguientes situaciones:

C.3.2.1 Cuando se constate que un operador de transporte ha incurrido en un incumplimiento sistemático de los indicadores de desempeño de un servicio determinado. En este caso y para velar por el interés de los usuarios el Ministerio podrá disponer que otro operador realice un servicio de similar trazado. Las plazas-kilómetro comerciales requeridas para realizar este servicio, prestadas sobre las vías o tramos de las vías de uso preferente del operador que incurre en el incumplimiento sistemático, no se contabilizarán como afectación para los efectos de cálculo

descritos en el apartado C.2. Para efectos de este punto, se entenderá como incumplimiento sistemático el incumplimiento grave de los indicadores ICF y/o ICR, a nivel de servicio, durante tres (3) meses consecutivos, en los términos descritos en el Anexo 6 del contrato de concesión.

C.3.2.2 Cuando se constate que un operador de transporte, durante seis (6) meses consecutivos, registra niveles de incumplimiento que, de no mediar el límite máximo de descuento establecido en el Anexo 6 del contrato de concesión, hubieran dado lugar a descuentos iguales o superiores al 10% de los ingresos mensuales de acuerdo a lo indicado en el Anexo 6. En este caso y para velar por el interés de los usuarios, el Ministerio podrá disponer que otros operadores de transporte realicen servicios utilizando las vías o tramos de las vías de uso preferente del operador que incurre en dicho nivel de incumplimiento. Las respectivas plazas-kilómetro comerciales no se contabilizarán como afectación para los efectos de cálculo descritos en el apartado C.2.

C.4 Acuerdos entre operadores de transporte

El Concesionario podrá, previa aprobación del Ministerio, convenir con otros operadores de transporte que éstos utilicen vías sobre las que tiene el uso preferente, o utilizar el Concesionario vías sobre las que otro operador tiene el uso preferente.

Asimismo, el Concesionario podrá, previa aprobación del Ministerio, convenir con otros operadores la afectación recíproca de vías.

Ambas instancias de acuerdo podrán también ser solicitadas por el Ministerio.

En este caso, las plazas-kilómetro asociadas a dichos servicios no se considerarán para el cómputo de la afectación al uso preferente del Concesionario ni de los restantes operadores de transporte que suscriban el acuerdo.

D. CONDICIONES Y PROCEDIMIENTOS PARA LA AFECTACIÓN DEL USO PREFERENTE

La afectación del uso preferente de las vías, tanto del Concesionario como de los otros operadores de transporte del Sistema, se ajustará a las condiciones y procedimientos descritos a continuación.

Para los efectos de este apartado D, se considera que el Concesionario ha renunciado a su derecho de uso preferente respecto de las vías asociadas a un servicio, si rehúsa una solicitud del Ministerio para prestar el servicio o no entrega respuesta oportuna en el marco de las instancias y los procedimientos descritos en el Anexo 3 de este contrato de concesión para la aprobación y modificación de los Programas de Operación. Por su parte, se entiende que los restantes operadores de transporte renuncian a su derecho de uso preferente respecto de las vías asociadas a un servicio, si rehúsan o no responden en forma oportuna a un requerimiento del Ministerio de acuerdo a las instancias y los procedimientos previstos en sus respectivos contratos.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

D.1 Nuevos servicios

De conformidad a lo dispuesto en el Anexo 3, tanto el Concesionario como el Ministerio podrán proponer la prestación de un nuevo servicio, en cuyo caso se procederá de acuerdo a lo indicado a continuación.

D.1.1 Nuevo servicio que deba prestarse íntegramente en las vías entregadas para el uso preferente del Concesionario (apartado B.1)

Si el nuevo servicio debe prestarse íntegramente en las vías entregadas en forma preferente al Concesionario, éste tendrá la primera opción para prestar el servicio. El procedimiento y oportunidad para hacer efectiva la primera opción, así como la contabilización de la afectación, se ajustará a las reglas que a continuación se indican y que distinguen según si quien solicita el nuevo servicio es el Ministerio o el propio Concesionario.

D.1.1.1 El Ministerio solicita el nuevo servicio

Si el Ministerio es quien solicita el nuevo servicio, deberá proponer su ejecución al Concesionario en las instancias de aprobación o modificación del Programa de Operación, conforme se establece en el Anexo 3 del contrato de concesión. Con todo, el nuevo servicio solicitado deberá sujetarse a lo prescrito en el apartado F.2 de dicho anexo.

Sólo si el Concesionario renuncia a su derecho de uso preferente o está afecto a alguna de las excepciones indicadas en el apartado C.3.2, el Ministerio podrá solicitar la prestación del servicio a cualquier otro operador de transporte del Sistema.

De haber otro interesado en prestar el servicio, las correspondientes plazas-kilómetro comerciales no se contabilizarán como afectación del derecho preferente del Concesionario para los efectos de cálculo descritos en el apartado C.2.

De no haber otro interesado en prestar el servicio, el Ministerio podrá disponer que el servicio sea prestado por el Concesionario.

D.1.1.2 El Concesionario propone el nuevo servicio

Si el Concesionario es quien propone el nuevo servicio, deberá presentar su propuesta al Ministerio en las instancias de aprobación o modificación del Programa de Operación, conforme se establece en el Anexo 3 del contrato de concesión. Una vez recibida la propuesta, el Ministerio evaluará su conveniencia y decidirá su implementación, de acuerdo a los procedimientos y criterios establecidos en el Anexo 3 del presente contrato de concesión.

Si Ministerio determina que, para velar por una mejor calidad de servicio para los usuarios, la necesidad de transporte puede ser mejor cubierta a través de la modificación de un servicio existente, la afectación al uso preferente de las vías de otros operadores de transporte se ajustará a las condiciones y procedimientos descritos en el apartado D.2 si el servicio a modificar fuere prestado por el Concesionario, o bien se calculará la afectación al uso preferente del Concesionario conforme a lo prescrito en el apartado C.2 si el servicio a modificar fuere prestado por otro operador de transporte.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

D.1.2 Nuevo servicio que no deba prestarse íntegramente en las vías entregadas para el uso preferente del Concesionario

Si el nuevo servicio que se requiere no debe prestarse íntegramente en las vías entregadas en forma preferente al Concesionario, se llevará a cabo el siguiente procedimiento.

D.1.2.1 El Ministerio solicita el nuevo servicio

En caso que el trazado propuesto considere vías sobre las que distintos operadores de transporte tengan el uso preferente, el Ministerio solicitará la prestación del servicio en primera instancia al operador que tenga el derecho de uso preferente sobre el mayor número de kilómetros del trazado propuesto.

En caso que dicho operador renuncie a su derecho de uso preferente o esté afecto a alguna de las excepciones indicadas en el apartado C.3.2, y el Ministerio determine continuar con el proceso de consulta, éste solicitará la prestación del servicio al operador de transporte que tenga preferencia sobre el segundo mayor número de kilómetros del trazado propuesto, o al tercero mayor en caso que el segundo renuncie a su derecho de uso preferente o esté afecto a alguna de las excepciones indicadas en el apartado C.3.2, y así sucesivamente hasta llegar al último operador que tenga preferencia sobre alguna de las vías del trazado propuesto.

Si todos los operadores de transporte que tuvieren preferencia sobre algunas de las vías del trazado del nuevo servicio renuncian a su derecho de uso preferente, el Ministerio podrá solicitar la prestación del servicio a cualquier otro operador de transporte del Sistema.

De no haber interesados en prestar el servicio, el Ministerio podrá disponer que éste sea prestado por el operador que tenga el uso preferente sobre el mayor número de kilómetros del trazado propuesto.

En el caso de aquellos operadores de transporte que, teniendo preferencia sobre alguna de las vías definidas en el trazado y no habiendo renunciado a su derecho de uso preferente, no se les otorgue la prestación del servicio, las plazas-kilómetro comerciales del nuevo servicio se considerarán para el cálculo de la afectación descrito en el apartado C.2, en la proporción que corresponda, siempre que exista disponibilidad de afectación. De no haberla, el Ministerio procederá a consultar a los operadores de transporte en cuanto a la posibilidad de llegar a acuerdos en los términos descritos en el apartado C.4.

D.1.2.2 El Concesionario propone el nuevo servicio

Si el Concesionario es quien propone el nuevo servicio, deberá presentar su propuesta al Ministerio en las instancias de aprobación o modificación del Programa de Operación, conforme se establece en el Anexo 3 del contrato de concesión. Una vez recibida la propuesta, el Ministerio evaluará su conveniencia y decidirá su implementación, de acuerdo a los procedimientos y criterios establecidos en el Anexo 3 del presente contrato de concesión.

Si el Ministerio determina conveniente implementar el nuevo servicio, el Concesionario tendrá la primera opción de prestarlo sólo si es quien tiene el uso preferente sobre el mayor número de kilómetros del trazado propuesto. De no serlo, el Ministerio deberá solicitar la prestación del servicio en primera instancia a aquel operador que tenga el derecho de uso preferente

sobre el mayor número de kilómetros del trazado propuesto, en segunda instancia –y sólo en caso que el primero renuncie a su derecho de uso preferente– al operador que tenga el segundo mayor número de kilómetros del trazado, y así sucesivamente hasta llegar al Concesionario.

Si el Concesionario no tiene derecho de uso preferente sobre las vías del trazado del nuevo servicio, sólo podrá prestar el servicio en caso que todos los operadores que sí tuvieren derecho de uso preferente sobre alguna vía del trazado hubieren renunciado a su derecho o estuviesen afectos a alguna de las excepciones indicadas en el apartado C.3.2.

Con todo, el Ministerio reconocerá eventuales acuerdos entre operadores en los términos descritos en el apartado C.4, que permitan al Concesionario prestar el servicio a pesar de no ser quien tiene el uso preferente del mayor número de kilómetros del trazado propuesto.

En cualquier caso, se contabilizará la afectación del uso preferente de todos los operadores que no presten el servicio y que tengan preferencia sobre las vías definidas en el trazado propuesto, para los efectos descritos en el apartado C.2, siempre y cuando exista disponibilidad de afectación y que dichos operadores no hubieran renunciado a su derecho de uso preferente o estén afectos a alguna de las excepciones indicadas en el apartado C.3.2. De no haber disponibilidad de afectación en el caso de algún operador, el Ministerio procederá a consultar en cuanto a la posibilidad de llegar a acuerdos en los términos descritos en el apartado C.4.

Si Ministerio determina que, para velar por una mejor calidad de servicio para los usuarios, la necesidad de transporte puede ser mejor cubierta a través de la modificación de un servicio existente, la afectación al uso preferente de las vías de otros operadores de transporte se ajustará a las condiciones y procedimientos descritos en el apartado D.2 si el servicio a modificar fuere prestado por el Concesionario, o bien se calculará la afectación al uso preferente del Concesionario conforme a lo prescrito en el apartado C.2 si el servicio a modificar fuere prestado por otro operador de transporte.

D.2 Modificación del trazado de un servicio existente prestado por el Concesionario

De conformidad a lo dispuesto en el Anexo 3, tanto el Concesionario como el Ministerio podrán proponer la modificación del trazado de uno de sus servicios, con el fin de cubrir una necesidad específica de transporte.

Por tratarse de una modificación a un servicio existente prestado por el Concesionario, éste tendrá la primera opción para cubrir la necesidad de transporte en el trazado de la modificación.

D.2.1 El Ministerio solicita la modificación de servicio

Si el Ministerio es quien solicita la modificación del servicio, deberá proponer su ejecución al Concesionario en las instancias de aprobación o modificación del Programa de Operación, conforme se establece en el Anexo 3 del contrato de concesión.

En el evento que el Concesionario renuncie a su uso preferente en relación a esta modificación o está afecto a alguna de las excepciones indicadas en el apartado C.3.2, el Ministerio podrá solicitar la cobertura del tramo correspondiente a la modificación a cualquier otro operador de transporte del Sistema. De haber otro interesado en prestar el servicio en el tramo

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

correspondiente a la modificación, las respectivas plazas-kilómetro de afectación al uso preferente del Concesionario no se contabilizarán para los efectos descritos en el apartado C.2.

De no haber otro interesado en realizar el servicio, el Ministerio podrá disponer que el servicio sea prestado por el Concesionario.

D.2.2 El Concesionario propone la modificación

Si el Concesionario es quien propone la modificación de servicio, deberá presentar su propuesta al Ministerio en las instancias de aprobación o modificación del Programa de Operación, conforme se establece en el Anexo 3 del contrato de concesión. Una vez recibida la propuesta, el Ministerio evaluará su conveniencia y decidirá su implementación, de acuerdo a los procedimientos y criterios establecidos en el Anexo 3 del presente contrato de concesión.

En caso que el Ministerio, para velar por una mejor calidad de servicio para los usuarios, decidiese que el tramo que comprende la modificación del trazado sea cubierto a través de un servicio prestado por otro operador de transporte, esto se considerará una afectación al derecho de uso preferente del Concesionario, por lo que las correspondientes plazas-kilómetro se contabilizarán para los efectos indicados en el apartado C.2.

En cualquier caso, el Ministerio revisará la disponibilidad de plazas-kilómetro de afectación de todos aquellos operadores de transporte que tienen la preferencia en el uso de las vías definidas para la modificación del servicio.

De haber disponibilidad de afectación en los términos expuestos en el apartado C.2, el Ministerio podrá disponer la realización de dicha modificación, para lo cual se contabilizará la afectación y se dará aviso por escrito de la nueva situación a todos los operadores de transporte cuyo derecho de uso preferente se vea afectado.

De no haber disponibilidad de afectación en todo o parte del tramo a modificar, el Ministerio procederá a consultar a aquellos operadores de transporte que, teniendo derecho preferente sobre las vías del tramo a modificar no tengan reserva de afectación disponible, sobre la posibilidad de llegar acuerdo en los términos descritos en el apartado C.4. De llegarse a acuerdo, el Ministerio podrá disponer la realización de la modificación de trazado, y en ese caso la afectación para los efectos descritos en el apartado C.2 no se contabilizará respecto de dichos operadores de transporte, sino sólo respecto de los operadores de transporte que tuvieren disponibilidad de afectación, si los hubiere.

Asimismo, el Concesionario podrá acreditar ante el Ministerio que existe un acuerdo entre operadores de transporte en los términos descritos en el apartado C.4. En este caso, el Ministerio podrá disponer la realización de la modificación de trazado, sin que la afectación sea contabilizada para los efectos descritos en el apartado C.2 respecto de ninguno de los operadores de transporte que hubieren suscrito dicho acuerdo.

D.3 Otras modificaciones a servicios existentes prestados por el Concesionario

En caso de ser necesaria una modificación en el número de plazas-kilómetro de un servicio prestado por el Concesionario, cuyo trazado contiene vías sobre las cuales éste no tiene el uso preferente, el Ministerio revisará la disponibilidad de plazas-kilómetro de afectación de aquellos operadores de transporte que tienen la preferencia en el uso de las vías definidas en la modificación del servicio.

De haber disponibilidad de afectación en los términos expuestos en el apartado C.2, el Ministerio podrá disponer la realización de dicha modificación, para lo cual se contabilizará la afectación y se dará aviso por escrito de la nueva situación a todos los operadores cuyo derecho de uso preferente se vea afectado.

De no haber disponibilidad de afectación en todo o parte del tramo a modificar, el Ministerio procederá a consultar a aquellos operadores que, teniendo derecho preferente sobre las vías del tramo a modificar no tengan reserva de afectación disponible, sobre la posibilidad de llegar acuerdo en los términos descritos en el apartado C.4. De llegarse a acuerdo, el Ministerio podrá disponer la realización de la modificación de trazado, y en ese caso la afectación para los efectos descritos en el apartado C.2 no se contabilizará respecto de dichos operadores de transporte, sino sólo respecto de los operadores de transporte que tuvieren disponibilidad de afectación, si los hubiere.

Asimismo, el Concesionario podrá acreditar ante el Ministerio que existe un acuerdo entre operadores de transporte en los términos descritos en el apartado C.4. En este caso, el Ministerio podrá disponer la realización de la modificación de trazado, sin que la afectación sea contabilizada para los efectos descritos en el apartado C.2 respecto de ninguno de los operadores de transporte que hubieren suscrito dicho acuerdo.

Por el contrario, en caso de ser necesaria una reducción en el número de plazas-kilómetro de un servicio prestado por el Concesionario, cuyo trazado contiene vías sobre las cuales éste no tiene el uso preferente, el Ministerio corregirá y reducirá las plazas-kilómetro de afectación de aquellos operadores que tienen la preferencia en el uso de las vías definidas en la modificación del servicio.

D.4 Eliminación de servicios

En caso de que un servicio sea eliminado, las correspondientes plazas-kilómetro se restituirán a la Reserva de afectación al uso preferente de todos aquellos operadores de transporte que se hubieren visto afectados, para los efectos descritos en el apartado C.2.

E. AFECTACIÓN DE OTRAS CONCESIONES

El Concesionario podrá expandir sus servicios y, en consecuencia, afectar las vías definidas para uso preferente de otros operadores de transporte en los casos, oportunidad y condiciones que se describen en el apartado D.

F. DE LAS MODIFICACIONES AL ANEXO

Sin perjuicio de las atribuciones para realizar ajustes y modificaciones previstas en los apartados anteriores, y con el objeto de asegurar la continuidad y calidad de los servicios de transporte, este Anexo podrá modificarse, total o parcialmente, por acuerdo entre las partes, sujeto a la condición que se modifiquen, en las mismas condiciones, los contratos correspondientes a los restantes operadores de transporte del Sistema.

G. REGULACIÓN TRANSITORIA DEL USO NO PREFERENTE

Mientras las vías ubicadas al interior del área regulada no se encuentren entregadas en concesión bajo la modalidad de uso preferente a algún operador de transporte, se respetarán las condiciones de exclusividad de las vías o tramos de vías de acuerdo a los respectivos contratos vigentes, y en dichos casos estas vías o tramos de vías no estarán disponibles para el uso no preferente establecido en el apartado B.2.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

ANEXO 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 anexo.

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 presente anexo, 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 Anexo 1, el Concesionario deberá prestar los servicios de transporte público que se detallan en la Tabla 1.

Tabla 1
Descripción de los servicios

N° Servicio Usuario	Nombre Servicio	Incluye Servicios Nocturnos
401	MAIPU - LAS CONDES	si
402	PUDAHUEL - MAPOCHO	no
403	(M) SANTA ANA - LA REINA	no
403c	PLAZA ITALIA - LA REINA	no
404	EL DESCANSO - MAPOCHO	no
404c	EL DESCANSO - (M) SAN ALBERTO HURTADO	no
405	PLAZA ITALIA - TABANCURA	si
405c	PLAZA ITALIA - VITACURA	no
406	PUDAHUEL - CANTAGALLO	no
406c	(M) ESCUELA MILITAR - CANTAGALLO	no
407	ENEA - HOSPITAL DIPRECA	no
409	MAPOCHO - PLAZA SAN ENRIQUE	no
411	PROVIDENCIA - PLAZA SAN ENRIQUE	no
412	(M) SAN PABLO - LA REINA	no
413	MAIPU - PROVIDENCIA	si
413c	AVENIDA PORTALES - (M) SAN ALBERTO HURTADO	no
413v	AVENIDA PORTALES - (M) PLAZA DE MAIPU	no
414e	(M) PUDAHUEL - LOS TRAPENSES	no
415e	(M) PUDAHUEL - (M) MANQUEHUE	no
416e	MAIPU - VITACURA	no
417e	MAIPU - (M) MANQUEHUE	no
418	ENEA - AV. TOBALABA	no
419	VILLA LOS HEROES - PLAZA ITALIA	no
419c	VILLA LOS HEROES - (M) SANTIAGO BUERAS	no
420e	(M) ESCUELA MILITAR - LO HERMIDA	no

N° Servicio Usuario	Nombre Servicio	Incluye Servicios Nocturnos
421	MAIPU - SAN CARLOS DE APOQUINDO	no
422	POBL. TENIENTE MERINO - PLAZA ITALIA	no
423	SEGUNDA TRANSVERSAL - PLAZA ITALIA	no
424	PUDAHUEL SUR - (M) LA MONEDA	no
425	RIGOBERTO JARA - LO HERMIDA	si
425c	QUILICURA - (M) ESCUELA MILITAR	no
426	PUDAHUEL - LA DEHESA	si
426c	(M) ESCUELA MILITAR - LA DEHESA	no
427	PUDAHUEL - HOSPITAL DIPRECA	no
427c	(M) ESCUELA MILITAR - HOSPITAL DIPRECA	no
428	QUILICURA - (M) LA CISTERNA	si
428c	PUDAHUEL - (M) LA CISTERNA	no
428e	QUILICURA - (M) LA CISTERNA	no
429	LO ECHEVERS - LO HERMIDA	no
431	NUEVA SAN MARTIN - PLAZA ITALIA	no
431c	NUEVA SAN MARTIN - (M) SAN ALBERTO HURTADO	no
431v	NUEVA SAN MARTÍN - (M) PLAZA DE MAIPU	no
435	AV. PORTALES / AV. EL CONQUISTADOR	no
D01	PLAZA EGAÑA (M) - CONSISTORIAL	no
D02	(M) IRARRAZAVAL - DIAGONAL LAS TORRES	no
D03	(M) TOESCA - LAS PARCELAS	no
D05	(M) FRANKLIN - LAS PERDICES	no
D06	SUCRE - (M) BELLAVISTA DE LA FLORIDA	no
D07	DIAGONAL LAS TORRES - (M) FRANKLIN	no
D07c	DIAGONAL LAS TORRES - (M) LOS PRESIDENTES	no
D08	AV. GRECIA - (M) FRANCISCO BILBAO	si
D08c	PLAZA LA REINA - (M) FRANCISCO BILBAO	no
D09	DIAGONAL LAS TORRES - (M) MANUEL MONTT	si
D10	(M) CARLOS VALDOVINOS - ALVARO CASANOVA	no
D10c	(M) CARLOS VALDOVINOS - (M) QUILIN	no
D11	DIAGONAL LAS TORRES - MALL ALTO LAS CONDES	no
D12	LAS PERDICES - (M) FRANCISCO BILBAO	si
D13	(M) BELLAVISTA DE LA FLORIDA - (M) IRARRAZAVAL	no
D14	(M) PEDRERO - (M) QUILIN	no
D15	DIAGONAL LAS TORRES - (M) FRANCISCO BILBAO	no
D16	(M) QUILIN - (M) FRANCISCO BILBAO	no
D17	ALTO MACUL - (M) QUILIN	no
D18	DIAGONAL LAS TORRES - (M) SANTA ISABEL	no

(M): Estación de Metro

El detalle de la operación de estos servicios se encuentra establecido en el Programa de Operación Inicial del contrato de concesión, establecido en el apartado O del Anexo 3 del presente contrato.

C. PUESTA EN MARCHA DE LOS SERVICIOS

El Concesionario deberá poner en marcha los servicios en las fechas que se estipulan en la Tabla 2.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

Tabla 2
Calendario de puesta en marcha de los servicios

N° Servicio Usuario	Fecha de puesta en marcha
401, 402, 403, 403c, 404, 404c, 405, 405c, 406, 406c, 407, 409, 411, 412, 413, 413c, 413v, 414e, 415e, 416e, 417e, 418, 419, 419c, 420e, 421, 422, 423, 424, 425, 425c, 426, 426c, 427, 427c, 428, 428c, 428e, 429, 431, 431c, 431v, 435	Al inicio de la vigencia del contrato de concesión.
D01, D02, D03, D05, D06, D07, D07c, D08, D08c, D09, D10, D10c, D11, D12, D13, D14, D15, D16, D17, D18	A más tardar el 30 de abril de 2012.

La fecha de puesta en marcha de los servicios sólo podrá postergarse mediante resolución fundada del Ministerio notificada al Concesionario con la debida anticipación a la fecha prevista originalmente para su puesta en marcha, sin que esta postergación implique compensación alguna para el Concesionario.

El cumplimiento íntegro y oportuno de la puesta en marcha de los servicios de transporte será de exclusiva responsabilidad del Concesionario, y su incumplimiento total o parcial podrá dar lugar al cobro de las multas previstas en el Anexo 7 del contrato de concesión, sin que pueda en caso alguno justificar su inobservancia en la responsabilidad o falta de terceras personas, salvo situaciones debidamente justificadas de caso fortuito o fuerza mayor, que serán calificadas por el Ministerio.

ANEXO 3
DE LOS PROGRAMAS DE OPERACIÓN

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 en el marco de este contrato de concesión.

Los servicios están caracterizados por una serie de aspectos como la identificación del código y nombre, y otros relativos a la prestación del servicio, a saber: detalle de los trazados, frecuencias, capacidades de transporte, horarios de salida de buses, distancias y velocidades de los servicios, secuencia de paradas, salidas extraordinarias, entre otros.

Sobre la base del Programa de Operación se medirá el grado de cumplimiento del contrato en materia operacional. En consecuencia, la prestación de los servicios del Concesionario debe ajustarse al PO definido conforme a este anexo.

La elaboración, aprobación y modificación de los PO, así como el procedimiento y criterios de evaluación para el cambio de los parámetros que lo definen, se encuentran detallados en el presente documento.

B. DEFINICIONES

Sin perjuicio de las definiciones contenidas en el punto 1.1 de la Cláusula 1 del contrato de concesión y/o en alguno de sus anexos, 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 **Cabezal o cabecera**: lugar geográfico de inicio o término del trazado de un servicio, que se puede utilizar para realizar la regulación de la frecuencia del servicio.

B.2 **Servicio-sentido**: Servicio definido en el Programa de Operación, considerado en un solo sentido de circulación, esto es, desde el cabezal de inicio al cabezal de término.

B.3 **Servicio o servicio-sentido completo**: Servicio o servicio-sentido que se efectuó completamente de acuerdo al recorrido o trazado y las demás condiciones dispuestas en el Programa de Operación.

B.4 Servicios clasificados según su ocurrencia.

B.4.1 **Servicios habituales**: todos aquellos servicios que se encuentran definidos en el Programa de Operación y se prestan regularmente.

B.4.2 **Servicios no habituales:** todos aquellos servicios que no se prestan regularmente, tales como Servicios Especiales, de Apoyo e Inyecciones, de acuerdo a lo dispuesto en el apartado F.6 del presente anexo.

B.5 Servicios clasificados según el horario de operación.

B.5.1 **Servicios diurnos**: todos aquellos servicios habituales que se prestan durante los horarios definidos como diurnos en el Programa de Operación.

B.5.2 **Servicios nocturnos**: aquellos servicios definidos en el Programa de Operación que se prestan regularmente en horarios identificados como nocturnos. Estos servicios pueden ser un subconjunto de los servicios habituales, u otros definidos para este objetivo específico.

B.6 Servicios clasificados según las características de la operación

B.6.1 **Servicio Expreso**: Servicio contemplado en el Programa de Operación, que considera variaciones con respecto a otro servicio también contenido en el Programa de Operación, ya sea porque transita por vías concesionadas (es decir, vías entregadas en concesión de conformidad a lo dispuesto en el Decreto Supremo N°900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas) y/o porque no se detiene en todas las paradas. También comprende cualquier servicio que, sin constituir una variación de otro servicio, en su trazado contempla el uso de vías concesionadas.

B.6.2 **Servicio Corto o Bucle**: Servicio contemplado en el Programa de Operación, que se presta sobre un subconjunto del trazado de otro servicio también contenido en el Programa de Operación, creado con el objeto de optimizar la frecuencia y capacidad de transporte en una sección de la ruta.

C. ELEMENTOS BÁSICOS DE UN PROGRAMA DE OPERACIÓN

C.1 Horarios de operación: unidad básica y definición de períodos

El PO deberá considerar un esquema diario para cada uno de los servicios que opere y estructurarse en torno a una unidad mínima básica de tiempo: la media hora, entendida ésta como un lapso de 30 minutos.

A su turno, la unidad básica de tiempo podrá agruparse en períodos. La definición inicial de estos períodos se presenta en la Tabla 1, sin perjuicio que, de común acuerdo, las partes puedan establecer una agrupación diferente, cuando ella sea necesaria con el objeto de ajustar la oferta de servicios a las demandas específicas de cada período o tipo de día, lo que deberá ser informado al Concesionario a lo menos treinta (30) días antes de la fecha de presentación del siguiente Programa de Operación.

Tabla 1
Definición de períodos

Tipo de Día	Definición Período	Hora Inicio	Hora Término	Horas Período
Laboral	Pre Nocturno Madrugada	0:00	0:59	1
Laboral	Nocturno	1:00	5:29	4,5
Laboral	Transición Nocturno	5:30	6:29	1
Laboral	Punta Mañana	6:30	8:29	2
Laboral	Transición Punta Mañana	8:30	9:29	1
Laboral	Fuera de Punta Mañana	9:30	12:29	3
Laboral	Punta Mediodía	12:30	13:59	1,5
Laboral	Fuera de Punta Tarde	14:00	17:29	3,5
Laboral	Punta Tarde	17:30	20:29	3
Laboral	Transición Punta Tarde	20:30	21:29	1
Laboral	Fuera de Punta Nocturno	21:30	22:59	1,5
Laboral	Pre Nocturno Noche	23:00	23:59	1
Tipo de Día	Definición Período	Hora Inicio	Hora Término	Horas Período
Sábado	Pre Nocturno Madrugada Sábado	0:00	0:59	1
Sábado	Nocturno Sábado	1:00	5:29	4,5
Sábado	Transición Sábado Mañana	5:30	6:29	1
Sábado	Punta Mañana Sábado	6:30	10:59	4,5
Sábado	Mañana Sábado	11:00	13:29	2,5
Sábado	Punta Mediodía Sábado	13:30	17:29	4
Sábado	Tarde Sábado	17:30	20:29	3
Sábado	Transición Sábado Nocturno	20:30	22:59	2,5
Sábado	Pre Nocturno Noche Sábado	23:00	23:59	1
Tipo de Día	Definición Período	Hora Inicio	Hora Término	Horas Período
Domingo	Pre Nocturno Madrugada Domingo	0:00	0:59	1
Domingo	Nocturno Domingo	1:00	5:29	4,5
Domingo	Transición Domingo Mañana	5:30	9:29	4
Domingo	Mañana Domingo	9:30	13:29	4
Domingo	Mediodía Domingo	13:30	17:29	4
Domingo	Tarde Domingo	17:30	20:59	3,5
Domingo	Transición Domingo Nocturno	21:00	22:59	2
Domingo	Pre Nocturno Noche Domingo	23:00	23:59	1

C.2 Tipos de Día

Se distinguirán cuatro tipos de día básicos en la formulación del Programa de Operación:

i) Días Laborales: lunes, martes, miércoles, jueves y viernes, salvo que correspondan a días festivos.

ii) Días Sábado

iii) Días Domingo

iv) Días Especiales: aquellos días que, dada la singularidad de la estructura de demanda, requieren de un tratamiento diferente al contemplado para los días laborales, sábados y domingos. En estos casos, la definición de la oferta requerida deberá estar basada en información histórica de la demanda, si ésta estuviese disponible, a fin de ajustar apropiadamente la oferta a las características específicas de dichos días.

En caso 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.

No obstante lo anterior y con el objeto de ajustar la oferta de servicios a la demanda específica de ciertos días en particular, el Ministerio a través de la Coordinación Transantiago podrá, de oficio o a solicitud del Concesionario:

a) Para un Día Festivo, en forma excepcional y por razones fundadas, disponer la aplicación del Programa de Operación definido para un día Laboral o Sábado, o definirlo como Día Especial y elaborar un Programa de Operación específico, lo que 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 F de este Anexo.

b) Establecer la necesidad de diferenciar los días laborales en sub-categorías, 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 de la fecha de presentación del siguiente Programa de Operación.

C.3 Temporadas

El PO deberá elaborarse en función de las siguientes temporadas de prestación de los servicios:

C.3.1 Temporada Normal

La temporada normal corresponde al período entre los meses de marzo y diciembre, ambos inclusive.

No obstante lo anterior, existen épocas, fechas o festividades durante la temporada normal que influyen en el comportamiento de la demanda, y que son conocidos anticipadamente y predecibles, por lo que deben ser incorporados dentro de la planificación habitual del PO. Entre estos acontecimientos se encuentran, por ejemplo:

- Inicio de año escolar e ingreso a clases de universitarios.
- Semana Santa.
- Vacaciones escolares/universitarias de invierno.
- Fiestas Patrias.
- Navidad y Fin de año.
- Días con probable desorden público (11 de Septiembre, 1 de Mayo, 29 de Marzo, entre otros).

Los cambios en la operación por concepto de estos acontecimientos se considerarán parte

integrante de los PO de temporada normal, y su planificación deberá estar basada 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.

C.3.2 Temporada Estival

El período estival comprende los meses de enero y febrero. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá variar las fechas del 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.

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 esta demanda respecto a la demanda de temporada normal. Sin embargo, se deberá considerar que la frecuencia de operación de cada servicio deberá ser de al menos 5 vehículos por hora, salvo (i) en los casos en los que expresamente se haya autorizado la operación con una frecuencia menor en el Programa de Operación de la temporada normal precedente, o (ii) en aquellos casos en que el Ministerio, a través del Administrador del Contrato, lo disponga de oficio o a solicitud del Concesionario. En este último caso y para resolver la procedencia de la solicitud, el Ministerio considerará especialmente los antecedentes de demanda histórica disponibles y los niveles de cumplimiento de frecuencia y regularidad del Concesionario.

Asimismo, es preciso que el PO distinga para la temporada estival al menos dos sub-temporadas que recojan posibles variaciones en la demanda de los servicios de transporte: la primera en que la demanda cae moderadamente (durante el mes de enero) y otra donde tal caída es más notoria (febrero), que ameritarán la generación de al menos dos sub-programas distintos que reconozcan este hecho.

D. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN

D.1 Componentes

El Programa de Operación (PO) podrá tener tres componentes:

D.1.1 Un componente base denominado **Programa de Operación Básico (POB)**, que considera el número de buses, plazas, y la cantidad de kilómetros comerciales (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.

D.1.2 Un primer 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 para 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.

D.1.3 Un segundo componente adicional, denominado **Programa de Operación Especial (POE)**, que comprende los servicios no habituales que el Ministerio requiera de acuerdo a lo expuesto en el apartado F.6 del presente anexo. Los kilómetros asociados a los servicios ahí definidos serán considerados kilómetros comerciales, exceptuando aquellos kilómetros correspondientes a retornos no comerciales o trayectos de posicionamiento.

Asimismo, en el POE el Concesionario podrá proponer Servicios Especiales y de Apoyo estandarizados para atender requerimientos conocidos y recurrentes, como las salidas de los estadios tras partidos de fútbol de alta convocatoria, entre otros.

Estos componentes (POB, POI, POE) configuran un solo PO que será propuesto por el Concesionario y sancionado por el Ministerio.

Por razones de interés público y bien común, el Ministerio podrá alterar el POB según los procedimientos descritos en el apartado F de este Anexo.

La medición del cumplimiento de la operación se efectuará sobre el PO vigente considerando sus componentes POB, POI y POE.

D.2 Contenido

Los Programas de Operación constan de una serie de secciones donde se especifican los aspectos estructurantes de la planificación de los servicios. El contenido general de estas secciones o "Anexos-PO" se detalla a continuación.

D.2.1 Anexo-PO N°1: Servicios

El anexo-PO "Servicios" contendrá la descripción de los servicios (existentes y eliminados) de la Unidad de Negocio, para lo cual deberá recoger aspectos tales como el código del servicio, el nombre, antecedentes administrativos relevantes, el detalle de los horarios de operación y disponibilidad de facilidades para discapacitados.

D.2.2 Anexo-PO N°2: Trazados

El anexo-PO "Trazados" describirá para cada servicio de la Unidad de Negocio, los puntos de inicio (ida y regreso), el trazado (calle a calle) de ida y de regreso a nivel de comuna, y el detalle del texto a desplegar en los letreros de cortesía para la ida y el regreso.

Respecto de los trazados de los distintos servicios, se requiere que el Programa de Operación considere las variantes de los mismos (ferias, reversibilidades u otros), pues éstas resultan en longitudes de recorrido distintas. Esta variación en los kilómetros de trazado será reconocida para efectos del pago previsto en la Cláusula 5 del contrato de concesión, y en los términos ahí establecidos.

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.

D.1.3 Un segundo componente adicional, denominado **Programa de Operación Especial (POE)**, que comprende los servicios no habituales que el Ministerio requiera de acuerdo a lo expuesto en el apartado F.6 del presente anexo. Los kilómetros asociados a los servicios ahí definidos serán considerados kilómetros comerciales, exceptuando aquellos kilómetros correspondientes a retornos no comerciales o trayectos de posicionamiento.

Asimismo, en el POE el Concesionario podrá proponer Servicios Especiales y de Apoyo estandarizados para atender requerimientos conocidos y recurrentes, como las salidas de los estadios tras partidos de fútbol de alta convocatoria, entre otros.

Estos componentes (POB, POI, POE) configuran un solo PO que será propuesto por el Concesionario y sancionado por el Ministerio.

Por razones de interés público y bien común, el Ministerio podrá alterar el POB según los procedimientos descritos en el apartado F de este Anexo.

La medición del cumplimiento de la operación se efectuará sobre el PO vigente considerando sus componentes POB y POI.

D.2 Contenido

Los Programas de Operación constan de una serie de secciones donde se especifican los aspectos estructurantes de la planificación de los servicios. El contenido general de estas secciones o "Anexos-PO" se detalla a continuación.

D.2.1 Anexo-PO N°1: Servicios

El anexo-PO "Servicios" contendrá la descripción de los servicios (existentes y eliminados) de la Unidad de Negocio, para lo cual deberá recoger aspectos tales como el código del servicio, el nombre, antecedentes administrativos relevantes, el detalle de los horarios de operación y disponibilidad de facilidades para discapacitados.

D.2.2 Anexo-PO N°2: Trazados

El anexo-PO "Trazados" describirá para cada servicio de la Unidad de Negocio, los puntos de inicio (ida y regreso), el trazado (calle a calle) de ida y de regreso a nivel de comuna, y el detalle del texto a desplegar en los letreros de cortesía para la ida y el regreso.

Respecto de los trazados de los distintos servicios, se requiere que el Programa de Operación considere las variantes de los mismos (ferias, reversibilidades u otros), pues éstas resultan en longitudes de recorrido distintas. Esta variación en los kilómetros de trazado será reconocida para efectos del pago previsto en la Cláusula 5 del contrato de concesión, y en los términos ahí establecidos.

D.2.3 Anexo-PO N°3: Horarios de Salida de Buses

Este anexo-PO contiene un conjunto de fichas que describen, para cada servicio-sentido de la Unidad de Negocio, los horarios de salida, tipo de bus y su capacidad de transporte para cada una de las expediciones, en cada período y tipo de día.

D.2.4 Anexo-PO N°4: Variables de Operación de los Servicios

En este anexo-PO se definirán al menos las variables de velocidad y distancias por servicio-sentido, para cada media hora, por tipo de día. El Concesionario podrá utilizar las velocidades informadas por la Coordinación Transantiago, o hacer uso de datos propios. En este último caso, la estimación de las velocidades deberá basarse en una metodología equivalente a la que utiliza la Coordinación Transantiago u otra que se establezca de común acuerdo entre las partes.

D.2.5 Anexo-PO N°5: Secuencias de Paradas

En este anexo-PO se deberá determinar las paradas de cada uno de los servicios-sentido ordenadas secuencialmente, indicando en detalle la ubicación de cada una (calle, intersección, coordenadas geográficas, código de la parada, entre otras).

D.2.6 Anexo-PO N°6: Horarios de Pasada por Puntos Intermedios

En este anexo-PO se definirán los horarios de pasada de servicios-sentidos en puntos intermedios del trazado, para efectos de medición de puntualidad en aquellos servicios en que se informe al usuario los itinerarios de paso. Estos puntos intermedios serán definidos de común acuerdo entre las partes.

D.2.7 Anexo-PO N°7: Uso de Infraestructura Tarificada

En este anexo-PO se deberá detallar, para aquellos servicios que corresponda, el uso de infraestructura por la cual el Concesionario deba efectuar un pago. Se deberá especificar el paso por peajes para cada servicio que utilice tramos en vías tarificadas, y los horarios estimados de paso por dichos peajes con el fin de asociarle la tarifa correspondiente. Asimismo, debe indicarse el uso de Estaciones de Intercambio Modal concesionadas.

En este anexo-PO el Concesionario podrá incorporar también, en forma opcional y a modo meramente informativo, la circulación por vías tarificadas correspondiente a buses en trazados no comerciales, debido a posicionamiento o retornos en vacío, aunque en estos casos el paso por peajes no dará lugar a pagos al Concesionario, salvo que el Ministerio hubiera instruido al Concesionario a utilizar dichas vías para una mejor utilización de la flota.

Asimismo, en este anexo-PO el Concesionario deberá incorporar, a modo informativo, el uso de cualquier otra infraestructura privada a la que se acceda pagando una tarifa por su uso, aunque en estos casos dicho uso quedará a discreción del Concesionario y no dará lugar a pagos, salvo que el Ministerio hubiera instruido al Concesionario a utilizar dicha infraestructura.

El Ministerio podrá, por razones fundadas, modificar la forma de, y la nómina de variables a especificar en, cada uno de los anexos de este literal, así como agregar y/o eliminar anexos-PO si lo estima necesario. Estas modificaciones se notificarán por oficio a lo menos treinta (30) días antes de la fecha de presentación del siguiente Programa de Operación.

E. ELABORACIÓN DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN

El Concesionario deberá elaborar su Programa de Operación en función de la demanda real del Sistema, del nivel de servicio que el Ministerio determine para el mismo de acuerdo a los estándares de calidad deseados, según la Flota Operativa Base inscrita y el rango de ocupación de los vehículos, entre otros factores de planificación.

E.1 Estándar de calidad en la prestación de los servicios

La necesidad de transporte de la ciudad no solo se satisface con una adecuada cobertura, sino que además debe responder a una serie de elementos que en su conjunto representan el estándar de calidad deseado.

El Concesionario debe considerar que el Sistema está orientado a 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 relevantes de la calidad las siguientes directrices generales, las que constituirán metas a lograr en el mediano plazo:

i) **Cobertura**: propender a que los usuarios dispongan de algún servicio de transporte público (buses y/o metro) a un máximo de 750 metros de distancia.

ii) **Tiempos de espera (frecuencias mínimas)**: propender a 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**: propender a 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.

Estas directrices constituyen el estándar de calidad a considerar para la elaboración del segundo Programa de Operación. Con todo, el Ministerio podrá, en ejercicio de sus facultades y en cumplimiento de su fin, modificar, incorporar, suprimir o reemplazar uno o más de los estándares de calidad antes individualizados; en caso que así ocurra, el Ministerio, a través de la Coordinación Transantiago, informará al Concesionario las directrices bajo las cuales deberá elaborar el siguiente Programa de Operación a lo menos treinta (30) días antes de la fecha de su presentación establecida en el apartado E.2 i).

E.2 Proceso de presentación y aceptación del Programa de Operación

El Concesionario elaborará semestralmente un Programa de Operación, según el siguiente procedimiento:

i) El Concesionario enviará al Ministerio la propuesta de Programa de Operación de los servicios del semestre siguiente. Esta propuesta será enviada a más tardar **noventa (90) días** previos al

inicio de la operación del semestre siguiente, teniendo como referencia el Programa de Operación vigente, con las eventuales innovaciones o cambios de formatos de los Anexos PO dispuestos por el Ministerio. Las propuestas de PO serán publicadas en la página web de la Coordinación Transantiago a más tardar tres (3) días hábiles después de su recepción.

Dada la relevancia que reviste para la operación de los servicios, la presentación de la propuesta de Programa de Operación por parte del Concesionario será de carácter obligatorio, y su no cumplimiento dará lugar a las sanciones establecidas en el Anexo 7 del presente contrato. Sin perjuicio de lo anterior, en caso de que el Concesionario no presentase su propuesta de Programa de Operación en la fecha antes indicada, el Ministerio considerará como propuesta el Programa de Operación vigente a la fecha en que correspondía la presentación.

ii) El Ministerio, a través de la Coordinación Transantiago, analizará la propuesta de Programa de Operación de acuerdo a los criterios de evaluación mencionados en el apartado I, y podrá emitir observaciones al Programa de Operación propuesto a más tardar **setenta (70) días** antes del inicio de la operación del semestre siguiente. De haber observaciones, éstas serán publicadas en la página web de la Coordinación Transantiago a más tardar tres (3) días hábiles después de su envío. Estas observaciones podrían incluir comentarios recibidos del resto de los Concesionarios de uso de vías, de Metro u otros organismos.

Si el Ministerio no emitiese observaciones dentro del plazo estipulado, el Programa de Operación se entenderá como aceptado.

iii) En caso que el Ministerio hubiere presentado observaciones a la propuesta de Programa de Operación, el Concesionario deberá analizarlas y realizar una nueva presentación a más tardar **cincuenta (50) días** antes del inicio de la operación del semestre siguiente.

Si el Concesionario no realizare una nueva presentación dentro del plazo estipulado, este hecho dará lugar a las sanciones establecidas en el Anexo 7 del presente contrato, sin perjuicio de que el Programa de Operación con las observaciones del Ministerio se entenderá aceptado por el Concesionario.

iv) El Ministerio, a través de la Coordinación Transantiago, sancionará el Programa de Operación definitivo, lo cual será informado al Concesionario mediante comunicación escrita a más tardar **treinta (30) días** antes del inicio de la operación del próximo semestre. En caso de que el Ministerio y el Concesionario no lleguen a acuerdo en la definición de algún servicio, el servicio en cuestión –de existir– mantendría sus condiciones de operación del Programa de Operación vigente hasta que se logre un acuerdo. En caso que se tratase de un servicio nuevo, no se procedería con su implementación hasta lograr acuerdo entre las partes.

v) A más tardar **veinticinco (25) días** antes del inicio de la operación del próximo semestre, el Ministerio hará público todos los Programas de Operación definitivos que regirán para el período siguiente, publicando los antecedentes correspondientes en la página web de la Coordinación Transantiago.

Con el objeto de permitir que el segundo Programa de Operación entre en vigencia en la oportunidad señalada en el apartado H de este Anexo, los plazos considerados en este apartado se ajustarán proporcionalmente.

El Ministerio podrá modificar los plazos contenidos en este apartado mediante oficio comunicado en un plazo no inferior a cuatro (4) meses antes de la entrada en vigencia del siguiente Programa de Operación.

E.3 Flota requerida

De acuerdo a lo indicado en el Anexo 4 del Contrato, la Flota del Concesionario estará conformada por tres componentes: Flota Operativa Base, Flota de Reserva y Flota Auxiliar.

El Programa de Operación Básico (POB) deberá construirse considerando la utilización de la Flota Operativa Base.

Para operar los servicios comprendidos en el Programa de Operación Integrado (POI), el Concesionario podrá emplear buses de la Flota de Reserva o la Flota Auxiliar en caso de que la Flota Operativa Base esté utilizada en un 100% en el POB, de acuerdo a lo que se especifica en el Anexo 4 del contrato de concesión.

Con todo, durante los primeros noventa (90) días desde el inicio de vigencia del contrato de concesión, el Concesionario y el Ministerio deberán acordar una metodología que permita dimensionar apropiadamente los requerimientos de flota para dar cumplimiento al Programa de Operación.

E.4 Antecedentes técnicos de respaldo

El Concesionario deberá elaborar su Programa de Operación en función de la demanda real del Sistema, del nivel de servicio que el Ministerio determine como estándar de calidad deseable, y el rango máximo de ocupación de los vehículos, entre otros factores de planificación. Para estos efectos, al elaborar el Programa de Operación el Concesionario deberá procurar que la relación demanda/oferta en el tramo más cargado de cada servicio-sentido no supere por diseño el 85% de la capacidad de transporte.

En caso que la Flota Operativa Base disponible no sea suficiente para operar el Programa de Operación en las condiciones de ocupación establecidas en el párrafo anterior, se podrá hacer uso de buses de la Flota de Reserva o Auxiliar, si existe, sin perjuicio de las limitaciones de uso indicadas en el apartado C.2 del Anexo 4 del contrato de concesión. De no haber buses disponibles para operar el Programa de Operación en los términos definidos, el Concesionario propondrá al Ministerio ajustes en las frecuencias definidas para algunos servicios, que permitan liberar buses para reasignarlos a los servicios más críticos. Sin perjuicio de lo anterior, se deberá considerar esta restricción para analizar los ajustes necesarios al tamaño de la flota en las instancias de revisión mencionadas en el apartado E.1 del Anexo 4 del presente contrato de concesión. En caso que el Ministerio determine que la capacidad de transporte de la Flota Operativa Base y la Flota de Reserva no permita alcanzar la tasa de ocupación deseada, el Ministerio podrá requerir un aumento en la flota del Concesionario y/o solicitar ajustes al POB con el fin de redistribuir la flota disponible.

Las consideraciones respecto a la tasa de ocupación de los buses deberán ser respaldadas con información de demanda real expresada como perfiles de carga, que permita realizar una adecuada planificación de los servicios-sentido-período. La medición de los perfiles de carga podrá realizarse en forma manual o a través de medios tecnológicos, lo que quedará a discreción del Concesionario. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá revisar las metodologías de medición y solicitar

modificaciones si éstas no fueran estadísticamente confiables o tuviesen problemas metodológicos. Como referencia, en el apartado M.2 se presenta la metodología de medición manual de perfiles de carga que utiliza actualmente la Coordinación Transantiago. para el levantamiento de dicha información.

Los perfiles de carga de cada servicio-sentido-período deberán actualizarse periódicamente, ya sea a través de nuevas mediciones de perfil de carga o su ajuste por medio de la medición de tasas de ocupación en los tramos más cargados.

Los antecedentes de demanda a considerar deberán tener una antigüedad no mayor a doce (12) meses en el caso de los perfiles de carga, y seis (6) meses en el caso de las actualizaciones a través de medición de tasas de ocupación, contados desde la fecha de presentación de la propuesta de PO hacia atrás, a menos que las partes convengan que se han registrado cambios sustanciales en la estructura de los viajes que hacen necesaria una información más actualizada.

Junto a la propuesta de Programa de Operación, el Concesionario deberá presentar un resumen con todas las modificaciones que propone respecto del Programa de Operación vigente, explicando y fundamentando cada una de ellas con antecedentes que apoyen adecuadamente la evaluación posterior. Este resumen tendrá la forma de un Informe Técnico, cuyo contenido está definido en el apartado M.1 del presente Anexo.

Tanto el PO propuesto como su respectivo Informe Técnico deberán ser presentados en medios digitales.

E.5 Seriedad de la propuesta de PO y responsabilidad

Será de exclusiva responsabilidad del Concesionario elaborar y presentar una propuesta de PO que esté fundada en la calidad del servicio al usuario y sea factible de ejecutar operacionalmente, para lo cual se estima conveniente que esta presentación esté basada en una programación detallada de la operación.

E.6 Recepción de observaciones

De acuerdo a lo indicado en el apartado E.2, el estado de avance de las propuestas de PO será publicado periódicamente en la página web de la Coordinación Transantiago, con el fin de poner en conocimiento y recoger observaciones de los demás operadores de transporte del Sistema.

El procedimiento de presentación de observaciones se describe en el apartado J del presente Anexo.

F. MODIFICACIONES AL PROGRAMA DE OPERACIÓN VIGENTE

Por razones de interés público, bien común, y/o para asegurar la continuidad y adecuada cobertura de los servicios de transporte público, el Ministerio y los Concesionarios de uso de vías de la ciudad de Santiago podrán proponer cambios al PO vigente.

F.1 Modificaciones a solicitud del Concesionario

En cualquier momento durante la vigencia de su PO, el Concesionario podrá proponer cambios parciales al Programa de Operación vigente.

F.1.1 Requisitos de la solicitud

Las modificaciones al PO vigente deberán ser solicitadas formalmente a la Coordinación Transantiago. La solicitud deberá adjuntar un Informe Técnico que la respalde, el que deberá ser presentado en soporte digital y opcionalmente en papel, y cuyo contenido se describe en el apartado M.1 del presente Anexo.

F.1.2 Admisibilidad formal de la solicitud

Si la solicitud ha acompañado todos los antecedentes requeridos descritos en el acápite anterior, será admitida a trámite. Esto se comunicará mediante una publicación en la página web de la Coordinación Transantiago, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud.

Si por el contrario, la solicitud de modificación de PO hubiere omitido o entregado en forma parcial alguno de los antecedentes, esto se indicará como observación en la publicación en la página web de la Coordinación Transantiago, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud. El Concesionario tendrá tres (3) días hábiles a partir de la fecha de publicación anterior para subsanar, aclarar y/o complementar los antecedentes. De no hacerlo en dicho plazo, se entenderá que ha desistido de su presentación.

F.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 como principios de evaluación entre otros los criterios generales que se definen en el apartado I de este Anexo.

La solicitud de modificación podrá ser aceptada, en 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 realizada en la página web de la Coordinación Transantiago.

La aceptación parcial procederá solo cuando la naturaleza de la solicitud permita un adecuado fraccionamiento 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 tres (3) días hábiles desde que se le notifique de la aceptación parcial.

F.2 Modificaciones a solicitud del Ministerio

El Ministerio, de oficio o a petición de terceros, podrá solicitar al Concesionario una modificación del PO vigente por razones de interés público, bien común, y/o para asegurar la continuidad y adecuada cobertura 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 la página web de la Coordinación Transantiago dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha de recepción de la solicitud.

Las solicitudes de modificaciones al PO que realice el Ministerio al Concesionario serán respaldadas por un Informe Técnico, en los términos señalados en el apartado M.1, además de acompañar un calendario preliminar de implementación.

El Concesionario dispondrá de diez (10) días hábiles a partir de la fecha de recepción de la solicitud para analizarla y pronunciarse por escrito, ya sea para aceptarla, realizar observaciones o rechazarla por razones fundadas.

En caso de existir observaciones por parte del Concesionario, éstas se revisarán en conjunto. De no llegar a acuerdo entre las partes, el Ministerio podrá desistir de la solicitud o bien, en caso que el Concesionario se hubiese rehusado o no hubiese enviado oportuna respuesta, el Ministerio podrá enviar la solicitud a otro(s) Concesionario(s) de uso de vías para su evaluación, aceptación y posterior operación, sin que los buses-kilómetros asociados se consideren como afectación al uso preferente del Concesionario, de acuerdo a lo indicado en el Anexo 1 del presente contrato de concesión.

F.3 Implementación de las modificaciones

El Ministerio, a través del Administrador del Contrato, acordará con el Concesionario la fecha de implementación de la(s) modificación(es) aceptadas. En la determinación de la fecha de implementación ambas partes deberán 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.

F.4 Recepción de observaciones

El estado de avance de las solicitudes de modificación a los PO será publicado periódicamente en la página web de la Coordinación Transantiago, con el fin de poner en conocimiento y recoger observaciones de los demás Concesionarios de uso de vías y de Metro.

El procedimiento de presentación de observaciones se describe en el apartado J del presente Anexo.

F.5 Otras consideraciones

Las modificaciones al PO efectuadas conforme a lo dispuesto en este Anexo 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 PO a consulta a otros organismos con competencias en el ámbito de las modificaciones propuestas, tales como Municipalidades, Serviu, Intendencia.

F.6 Modificaciones transitorias

F.6.1 Modificaciones por causa sobreviniente

El Ministerio implementará 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, acceso a nuevas estaciones de intercambio modal o cualquier otra causa sobreviniente de análoga 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, Muncipios, etc.) o en la medida que se constate en terreno su necesidad. Estos ajustes no se someterán al procedimiento descrito en el apartado F subtítulos F.1 a F.5.

F.6.2 Servicios Especiales y Servicios de Apoyo

Con el objeto de adaptar adecuadamente los servicios ante cambios transitorios en la oferta de transporte y/o la demanda, que se susciten por causas coyunturales que afecten la movilidad de los habitantes de la ciudad, el Ministerio, a través del Administrador del Contrato, podrá exigir al Concesionario la prestación de nuevos servicios (en adelante "Servicios Especiales") o reforzar servicios ya existentes de otros Concesionarios de uso de vías (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 del POE, según se señala en el punto D.1.3.

Los Servicios Especiales deberán ser prestados obligatoriamente por el Concesionario, siempre que no impliquen un aumento de la Flota Operativa Base. Los Servicios de Apoyo deberán ser prestados obligatoriamente por el Concesionario durante siete (7) días, en tanto se requieran para cubrir una contingencia que vaya en directo desmedro de los usuarios. De requerirse extender la prestación de Servicios de Apoyo, éstos deberán ser convenidos entre las partes. El Concesionario podrá rehusar la prestación de los Servicios de Apoyo, acreditando fundadamente que no cuenta con la capacidad de transporte necesaria.

Para prestar estos servicios, el Concesionario podrá hacer uso de buses de la Flota Operativa Base o de Reserva que no se encuentren prestando servicios en el marco del PO vigente. En caso 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 Auxiliar si dispone de ella. En caso que no disponga de ningún tipo de flota para cubrir lo solicitado, el Concesionario podrá acordar con la Coordinación Transantiago el uso de buses de la Flota Operativa Base que se encuentren prestando servicios en el marco del PO vigente, adecuándose la determinación de los índices de cumplimiento pertinentes, previa autorización expresa del Ministerio expedida a través del Administrador del Contrato. Para tales efectos, el Concesionario deberá informar al Ministerio los buses que han sido utilizados para la prestación de los Servicios Especiales o de Apoyo y, si corresponde, deberá informar de los servicio-sentido-períodos contemplados en el PO vigente que no podrá efectuar producto de esta solicitud, todo lo cual deberá ser concordado previamente con el Administrador del Contrato.

Los Servicios Especiales y de Apoyo no se someterán al procedimiento descrito en el apartado F subtítulos F.1 a F.5, con la excepción de aquellos que estuvieren planificados con antelación como parte del POE, según se señala en el punto D.1.3.

En caso que los Servicios Especiales o de Apoyo deban utilizar zonas pagas asignadas a servicios de otros operadores de transporte, el Ministerio dispondrá que se pague al Concesionario en aquella proporción de las transacciones registradas que resulte de comparar la frecuencia de sus servicios respecto del total de servicios que se registren en operación y que deban utilizar la zona paga.

F.6.3 Inyecciones de buses a servicios deficitarios

Sin perjuicio de las inyecciones que pudieren ser definidas y planificadas por el Concesionario en su Programa de Operación, y en el contexto de contingencias propias de la operación

diaria de los servicios, el Ministerio, a través del Administrador del Contrato, 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 la Coordinación Transantiago verifique, a través de imágenes en línea provenientes de cámaras de video o información directa de su personal en terreno, alguna de las siguientes condiciones:

a. Aglomeraciones de usuarios en paradas de alta demanda, si y sólo si el número estimado de usuarios concentrados en una parada es superior a una y media (1,5) veces la capacidad del bus tipo que opera en el servicio-sentido-período que debe atender dicha demanda.
b. Intervalos en ruta o despacho mayores o iguales a treinta (30) minutos, que se produzcan en los primeros dos tercios (2/3) de la ruta en su sentido más cargado, cuando el intervalo programado sea menor o igual a veinte (20) minutos, sin perjuicio de los descuentos y sanciones que procedan de conformidad al contrato de concesión.
c. Intervalos en ruta o despacho mayores o iguales a cuarenta (40) minutos, que se produzcan en los primeros dos tercios (2/3) de la ruta en su sentido más cargado, cuando el intervalo programado sea mayor que veinte (20) minutos y menor o igual a treinta (30) minutos, sin perjuicio de los descuentos y sanciones que procedan de conformidad al contrato de concesión.

En horarios punta, el sentido más cargado de un servicio será el que presente mayor oferta de transporte según el PO vigente. En tanto, en los horarios valle, ambos sentidos serán considerados como de igual carga, por lo que estas salidas adicionales o inyecciones podrán ser solicitadas en cualquiera de los dos sentidos.

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 será sancionada conforme se indica en el Anexo 7 del presente contrato de concesión.

El Concesionario podrá disponer de los buses de la Flota Auxiliar o de Reserva para ejecutar estas inyecciones. En caso que la Flota Auxiliar no exista o la Flota de Reserva no se encuentre disponible, los buses para inyecciones podrán provenir de la Flota Operativa Base, específicamente del sentido menos cargado de algún servicio en operación, lo que deberá ser previamente concordado con la Coordinación Transantiago.

Las inyecciones no alterarán el cálculo de cumplimiento de frecuencia ni regularidad en despacho. En caso que los buses a inyectar provengan de un servicio-sentido de menor carga considerado en el PO vigente, no será exigido el cumplimiento de frecuencia y regularidad para el servicio que auxilia.

El Ministerio podrá modificar, eliminar y/o agregar condiciones que justifiquen estas salidas adicionales o inyecciones, 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 establecido de acuerdo a lo que se indica en el apartado L del presente anexo.

Las salidas adicionales e inyecciones no se someterán al procedimiento descrito en el apartado F subtítulos F.1 a F.5.

G. 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 podrá variar en los primeros veinticuatro (24) meses de operación a lo más en un diez por ciento (10%) respecto de la situación inicial, entendida ésta como el total de kilómetros comerciales definidos en el Programa de Operación de temporada normal del inicio del contrato de concesión.

Para los años siguientes el total de kilómetros comerciales del PO de temporada normal podrá variar a lo más en un cinco por ciento (5%) respecto al total de kilómetros del último PO de temporada normal del año anterior.

Con todo, la máxima variación de los kilómetros comerciales durante todo el período de concesión no superará el veinte por ciento (20%) respecto de la situación inicial, salvo que exista acuerdo entre las partes. Esta regla podrá aplicarse en la medida que sea factible la ejecución del PO con la flota operacional disponible para el periodo respectivo.

Con todo, los límites de modificación establecidos en este apartado podrán ser modificados de común acuerdo entre las partes.

H. VIGENCIA

Los Programas de Operación tendrán una vigencia de seis (6) meses calendario, y comenzarán a regir los días 1 de enero o 1 de julio, según corresponda. La vigencia del primer PO se extenderá desde la fecha en que se encuentre tramitado el acto administrativo que apruebe el contrato hasta el próximo 31 de diciembre o 30 de junio, lo que ocurra primero.

Lo anterior no será aplicable en caso de la incorporación de modificaciones a un Programa de Operación vigente, en cuyo caso dichas modificaciones se aplicarán a contar de la fecha que al efecto informe el Ministerio, a través del Administrador del Contrato.

Las modificaciones a un Programa de Operación formarán parte integrante de éste, y su vigencia se extenderá hasta la vigencia del Programa de Operación respectivo, es decir, hasta el día 30 de junio o 31 de diciembre del año en curso, según corresponda. Con todo, las modificaciones admitidas con posterioridad a la fecha de aceptación del Programa de Operación para el período inmediatamente siguiente, se entenderán incorporadas automáticamente a este nuevo Programa de Operación.

I. CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LAS PROPUESTAS

Considerando que la responsabilidad de elaboración del PO y su correcto diseño corresponde al Concesionario, 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 de Programa de Operación y las solicitudes de modificaciones al

PO solicitadas por el Concesionario desde el punto de vista técnico, operacional, financiero y social, teniendo en vista como principios de evaluación, los siguientes:

I.1 Factibilidad operativa, en términos de infraestructura, gestión de servicios y flota disponible.

I.2 Costos del Sistema, factibilidad económica y fuente de financiamiento si requiriere.

I.3 Potencial de mejora en los niveles de servicio al usuario, principalmente en términos de disminución de tiempos de viaje y reducción de transbordos.

I.4 Control de la competencia en el uso de las vías. Velar porque en la asignación de los servicios se respete el derecho preferente de uso de vías que tiene el Concesionario, de conformidad a lo establecido en el Anexo 1 del Contrato. Asimismo, se cautelará el derecho preferente de uso de vías que tienen los otros operadores de transporte, de acuerdo a lo establecido en los correspondientes contratos.

I.5 Maximización de la eficiencia en el uso de flota.

I.6 Otros que al momento de la evaluación revistan relevancia.

Podrán ser rechazadas todas aquellas solicitudes de modificación de PO que cumplan con alguna de las siguientes condiciones:

I.7 Aquellas modificaciones de PO que impliquen dejar sin una adecuada oferta de transporte público a algún sector de la ciudad.

I.8 Aquellas solicitudes en que la modificación propuesta altere 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.

I.9 Aquellas modificaciones de PO que impliquen sobrepasar los límites máximos de concentración del mercado definidos por el Ministerio, de acuerdo a lo indicado en la Cláusula 3 puntos 3.1.4 y 3.1.5 del contrato de concesión.

I.10 Aquellas modificaciones que impliquen un mayor pago al Concesionario, que no sea consistente con la mejora esperada en la calidad del servicio de transporte.

I.11 Aquellas modificaciones que impliquen reducciones de oferta en servicios que registran bajos índices de cumplimiento de frecuencia y regularidad, o donde se haya detectado problemas de disponibilidad efectiva de transporte, de acuerdo a lo establecido en el Anexo 6 del contrato de concesión.

I.12 Otras consideraciones 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.

J. SOLUCIÓN DE DIFERENCIAS

Todas las propuestas y solicitudes de modificación de PO que hubieren sido admitidas a tramitación, y sus antecedentes de respaldo, serán publicados en la página web de la Coordinación Transantiago,

con el fin de poner en conocimiento y recoger observaciones de los demás operadores de transporte, de Metro u otros organismos que pudieren considerarse afectados por ellos.

Tanto Metro como cualquier operador de transporte de la ciudad de Santiago 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, podrá formular por escrito sus observaciones o reclamos ante la Coordinación Transantiago, dentro del plazo de diez (10) días contados desde su publicación en caso de ser una propuesta de PO, o de la publicación que informa la admisibilidad de la solicitud en caso de modificaciones al PO.

Con la finalidad de respaldar las observaciones o reclamos formulados, el reclamante deberá fundamentar técnicamente los motivos de sus observaciones. Los antecedentes técnicos que se acompañen, si fuese el caso, deberán ser entregados en medios digitales. Si la reclamación no cumpliere con la referida exigencia no será admitida a trámite.

Transcurrido el plazo de diez (10) días señalado precedentemente sin que se reciban observaciones, el Ministerio podrá adoptar la decisión de implementar o no el PO y/o la modificación solicitada sin que haya instancias de reclamo posteriores.

Si existiese algún pronunciamiento en contra de la propuesta de modificación, se discutirán las discrepancias existentes entre la modificación propuesta y el pronunciamiento fundado y contrario del reclamante, en el marco de reuniones técnicas organizadas y presididas por el Administrador del Contrato, donde podrán concurrir conjuntamente el reclamante y el interesado. Estas reuniones técnicas comenzarán a más tardar siete (7) días después de la fecha en la que se haya recibido la formulación de observaciones.

Los reclamos u observaciones serán analizados en su mérito, y el Ministerio notificará la decisión definitiva sobre la modificación a través de su publicación en la página web de la Coordinación Transantiago, pudiendo acogerse las observaciones en su totalidad, en forma parcial o desestimarse por razones fundadas.

En cualquier caso, el Ministerio cautelará porque se respete el derecho de uso preferente de todos los operadores de transporte, o que se cuantifique apropiadamente la afectación a este derecho, en los términos descritos en el Anexo 1 del contrato de concesión.

Los plazos para resolver diferencias señalados en este apartado no estarán condicionados al proceso de presentación y aprobación de los Programas de Operación detallados en el apartado E.2 de este anexo, ni afectarán los plazos asociados a dicho proceso.

K. FORMA DE PAGO DE LOS SERVICIOS

K.1 Los kilómetros comerciales correspondientes a los servicios establecidos en el Programa de Operación Base (POB) se denominarán "kilómetros comerciales programados" (kmp) y se pagarán de acuerdo al mecanismo de pago descrito en la Cláusula 5 del contrato de concesión.

K.2 Los kilómetros comerciales correspondientes a los Servicios Especiales establecidos en el Programa de Operación Especial (POE) se denominarán "kilómetros comerciales especiales" (kme) y tendrán derecho a un recargo del treinta y tres por ciento (33%) en el valor del precio por kilómetro de la unidad de negocio (PK) de la liquidación en que corresponda pagar dichos servicios, de acuerdo al mecanismo de pago descrito en la Cláusula 5 del contrato de

concesión.

K.3 Los kilómetros comerciales correspondientes a los Servicios de Apoyo establecidos en el Programa de Operación Especial (POE) se denominarán "kilómetros comerciales de apoyo" (kma) y tendrán derecho a un recargo del treinta y tres por ciento (33%) en el valor del precio por kilómetro de la unidad de negocio (PK) de la liquidación en que corresponda pagar los siete (7) primeros días de operación de dichos servicios. A partir del octavo (8°) día los kilómetros comerciales de apoyo se considerarán kilómetros comerciales programados (kmp) y, en consecuencia, se pagarán de acuerdo al mecanismo de pago descrito en la Cláusula 5 del contrato de concesión sin recargo en el valor de PK.

K.4 Los kilómetros comerciales correspondientes a Salidas Adicionales e Inyecciones No Programadas establecidos en el Programa de Operación Especial (POE) se denominarán "kilómetros comerciales de inyecciones" (kmy) y se contabilizarán en función de los kilómetros a recorrer desde el punto de inserción en el trazado del servicio hasta el final del recorrido. Estos kilómetros se pagarán de acuerdo al mecanismo de pago descrito en la Cláusula 5 del contrato de concesión, sin considerar recargo alguno en el precio por kilómetro (PK) por cuanto fueron requeridos a raíz de problemas observados en la operación del Concesionario.

L. PROTOCOLOS DE ACCIÓN FRENTE A CONTINGENCIAS

Considerando que la actividad del 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.

Actualmente los operadores de transporte supervisan el desempeño de sus servicios a través de los Centros de Operación de Flota (COF). Asimismo, la Coordinación Transantiago, a través del Centro de Monitoreo de Buses (CMB), mantiene una supervisión constante de la operación de todos los servicios de transporte público del Sistema. Se hace imprescindible, entonces, generar canales de comunicación y coordinación eficaz y eficiente entre estos actores.

Para lograr eficiencia y rapidez en la resolución de contingencias, el Concesionario deberá proponer, dentro de los primeros sesenta (60) días desde el inicio del contrato de concesión, un Protocolo de Acción Frente a Contingencias (PAC) que regule el procedimiento de comunicación entre el Centro de Monitoreo de Buses (CMB) de la Coordinación Transantiago y el (los) Centro(s) de Operación de Flota (COF) del Concesionario, así como las acciones que éste deberá realizar en casos de contingencia. La no presentación del PAC en los plazos establecidos generará una multa de conformidad a lo dispuesto en el Anexo 7 del contrato de concesión.

El PAC será revisado por la Coordinación Transantiago, quien deberá pronunciarse dentro de los treinta (30) días siguientes respecto de su contenido, ya sea para aprobarlo o formular observaciones. El Concesionario tendrá veinte (20) días para resolver dichas observaciones y entregar una nueva propuesta de PAC. La no presentación del PAC corregido en los plazos establecidos generará una multa de conformidad a lo dispuesto en el Anexo 7 del contrato de concesión.

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 a los requerimientos del Concesionario y/o del Ministerio, con el fin de perfeccionar los mecanismos de comunicación y acción

conjunta. Con todo, cualquier modificación al PAC deberá ser consensuada entre las partes, conforme al procedimiento antes descrito.

Las actividades, procedimientos y/o cualquier acción que se derive del PAC serán de carácter obligatorio para el Concesionario, y de verificarse el no cumplimiento de alguna de estas acciones esto se considerará una falta que tendrá asociada multas de acuerdo a lo indicado en el Anexo 7 del contrato de concesión.

M. ASPECTOS METODOLÓGICOS

M.1 Contenido de los informes técnicos

Todas las solicitudes de modificación a los PO, tanto las efectuadas por el Concesionario como aquellas requeridas por el Ministerio, deberán ser respaldadas con antecedentes técnicos que justifiquen la propuesta presentada, y en la cual se identifique claramente la necesidad real de la modificación solicitada.

Estos antecedentes deberán ser presentados como parte de un Informe Técnico, el cual deberá abordar los siguientes aspectos:

M.1.1 Fundamento de la solicitud. Descripción de la problemática o necesidad existente que se busca resolver a través de la modificación.

M.1.2 Descripción general del tipo de modificación(es) propuesta(s).

M.1.3 Identificación del (los) servicio(s) a modificar.

M.1.4 Identificación de las vías involucradas.

M.1.5 Información de la demanda actual. Estos antecedentes podrán ser presentados de preferencia en forma de perfiles de carga para el recorrido completo o, al menos, en el tramo más cargado, para cada servicio-sentido-período. Se deberá identificar los puntos y horarios críticos, y se podrá complementar con información de transacciones y/o cualquier otro antecedente que se estime relevante para describir la demanda.

M.1.6 Información de la demanda futura esperada. Presentación de antecedentes que permitan dimensionar, al menos en términos de orden de magnitud, la demanda esperada tras la modificación. Esta información se podrá complementar con cualquier otro antecedente que permita describir la demanda esperada y, de ser factible, informar la variación esperada de los perfiles de carga, destacando los nuevos puntos críticos, si corresponde.

M.1.7 Proposición de programa de operación para los servicios modificados, de acuerdo a la demanda prevista.

M.1.8 Cuantificación de las plazas y kilómetros comerciales requeridos, y su diferencia respecto al PO vigente.

M.1.9 Identificación de otros servicios (propios o de otros Concesionarios de uso de vías) que se verían afectados por las modificaciones, ya sea en términos operacionales o de demanda, y descripción de los efectos esperados.

M.1.10 Información de indicadores de cumplimiento de los servicios a modificar, en el último trimestre.

M.1.11 Informe de reclamos o solicitudes de usuarios que amparen la modificación solicitada, si los hubiere.

M.1.12 Otros antecedentes que se estimen de relevancia para el análisis técnico.

Los Informes Técnicos presentados por el Concesionario deberán ser entregados en soporte magnético u óptico. Asimismo, todas las figuras que describan los trazados, paradas y otros elementos afines deberán ser presentados en formato TransCAD o similar.

El Ministerio entregará al Concesionario un formato estándar para el Informe Técnico dentro de los treinta (30) días siguientes al inicio del contrato de concesión.

M.2 Metodologías de referencia para la medición manual de perfiles de carga

El perfil de carga debe entenderse como una estimación del nivel de ocupación promedio de cada servicio, en un determinado sentido y período. La información obtenida permite evaluar y diseñar de mejor forma la operación del servicio, en términos de la capacidad requerida y oportunidad de entrega de la misma.

Las mediciones deberán llevarse a cabo en todo el trazado del servicio-sentido, partiendo desde el terminal y/o cabezal de inicio del recorrido en caso que el bus no salga del terminal. Para cada período horario, se deberán medir todas las expediciones durante tres (3) días diferentes.

La información a recopilar en cada vehículo deberá ser, a lo menos, la siguiente:

M.2.1 Datos a nivel de servicio

i) Número y sentido del servicio

ii) Placa patente del bus

iii) Hora de salida desde el terminal/cabezal de inicio del recorrido

iv) Hora de llegada al terminal/cabezal de término del recorrido

M.2.2 Datos a nivel de parada

i) Identificación de la parada

ii) Hora de paso por la parada

iii) Cantidad de pasajeros que suben

iv) Cantidad de pasajeros que bajan

Dependiendo de la afluencia esperada del servicio y del tamaño de los vehículos, se deberá considerar en cada bus un equipo de entre dos (2) y cuatro (4) encuestadores; idealmente cada encuestador debe medir una sola puerta, la que debería quedar identificada en el formulario de medición.

Cada equipo deberá abordar el bus en el terminal o cabezal de inicio del recorrido, y permanecer en él hasta el final del trazado, siempre en un lugar cercano a las puertas y con buena visibilidad sobre éstas.

Se deberá tener especial precaución al medir subidas y bajadas en zonas pagas, ya que el volumen de abordaje probablemente será mayor que en una parada normal y la gente subirá por todas las puertas del bus indistintamente.

La información recopilada por un equipo de medición, que incluirá diferentes mediciones según la puerta observada, deberá ser apropiadamente agregada para representar el perfil de carga completo del bus medido.

A modo de verificación de los datos, se deberían realizar chequeos cruzados con información proveniente de transacciones, o mediciones a través de medios tecnológicos que pudiere disponer el Concesionario.

M.3 Metodología de referencia para distribución de transacciones en zonas pagas mixtas

La distribución teórica de usuarios entre los servicios que utilizan una zona paga, considerando además los transbordos que se generen al ingresar el usuario a un servicio en la zona paga, será determinada a través del siguiente método.

Se realizarán tres mediciones anuales por zona paga, una de ellas en la temporada estival, y las otras dos en temporada normal.

Los resultados obtenidos a partir de esas encuestas, esto es, las distribuciones de uso de servicios y transbordos entre Unidades de Negocio, serán usados para efectos del pago a partir del momento en que estén disponibles, y hasta que una nueva medición las reemplace. Evidentemente, la última medición disponible para temporada estival será utilizada para las liquidaciones de ese tipo de temporada, y así también se hará con la temporada normal.

La encuesta deberá ceñirse al siguiente lineamiento general:

M.3.1 Se encuestará a las personas que llegan a la zona paga, con el fin de conocer la siguiente información:

i) De dónde viene el usuario, entendido esto como el servicio que tomó previamente (bus o metro), o bien, si no proviene de ningún servicio del Sistema (por ejemplo, caminata, auto, taxi, taxi colectivo).

ii) Qué conjunto de servicios de los que se detienen en la zona paga le sirven para realizar su viaje ("servicios potenciales").

iii) Qué servicio del Sistema usará posteriormente, si es que pretende transbordar luego de abordar un servicio en la zona paga.

Lo anterior permite visualizar el comportamiento del usuario encuestado como una secuencia de viaje en tres etapas, en que el segundo eslabón de esta cadena corresponde a su comportamiento en la zona paga que se está estudiando.

M.3.2 Se denominará trío a cada una de las secuencias posibles (considerando todos los usuarios encuestados), agrupando los servicios que pertenecen a una misma Unidad de Negocio. Por ejemplo, en una cierta zona paga se puede tener el trío "Ninguna-UN1-UN5", representando usuarios que no provienen de ningún servicio del Sistema al llegar a la zona paga, toman en la zona paga un servicio de la Unidad de Negocio 1, y

pretenden transbordar posteriormente a un servicio que pertenece a la Unidad de Negocio 5.

M.3.3 A fin de determinar el número de personas que optan por cada trío, en particular determinando la distribución de usuarios entre las Unidades de Negocio que utilizan la zona paga, se asumirá para cada conjunto de servicios potenciales identificado en M.3.1 ii), que los usuarios se distribuirán entre dichos servicios en forma proporcional a la frecuencia de cada uno, de acuerdo al Programa de Operación vigente.

A modo de ejemplo, la metodología descrita dará lugar a una tabla del siguiente estilo:

Unidad de Negocio Servicio Previo	Unidad de Negocio Servicio en Zona Paga	Unidad de Negocio Servicio Posterior	Usuarios encuestados	Porcentaje respecto del total
Ninguna	UN1	UN4	15	21%
UN1	UN1	Ninguna	7	10%
UN1	UN2	Ninguna	3	4%
Ninguna	UN2	Ninguna	45	64%
Total	-	-	**70**	**100%**

Multiplicando los porcentajes así obtenidos por las transacciones totales registradas en la zona paga, se obtendrá la distribución de pasajeros estimada para cada trío. Esto permitirá asignar las transacciones a cada Unidad de Negocio y estimar las transacciones sin derecho a pago que corresponda por concepto de transbordos entre servicios de la misma Unidad de Negocio.

La metodología precisa de la encuesta, los tamaños muestrales requeridos y el detalle de los cálculos previstos, se precisarán en un manual que elaborará la Coordinación Transantiago y entregará a más tardar quince (15) días después del inicio del contrato de concesión.

N. DE LAS MODIFICACIONES AL ANEXO

Sin perjuicio de las atribuciones para realizar ajustes y modificaciones previstas en los apartados anteriores, y con el objeto de asegurar la continuidad y calidad de los servicios de transporte, este Anexo podrá modificarse, total o parcialmente, por acuerdo entre las partes.

O. PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL INICIO DEL PERÍODO DE CONCESIÓN

El Concesionario declara haber recibido del Ministerio el Programa de Operación Inicial de temporada normal, el cual se entenderá parte integrante de este contrato de concesión.

El Concesionario, sobre la base de dicho Programa de Operación Inicial, deberá proponer y acordar con el Ministerio los ajustes necesarios para la definición de la oferta de los servicios en temporada estival, si corresponde atendida la fecha de inicio del contrato de concesión y de puesta en marcha de los servicios.

- - - -

ANEXO 4

DE LA FLOTA DEL CONCESIONARIO Y LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS BUSES

A. INTRODUCCIÓN

El Concesionario deberá disponer de una flota suficiente para prestar los servicios de transporte establecidos en el Programa de Operación vigente, de acuerdo a los estándares de calidad descritos en el Anexo 3 del contrato de concesión.

Del mismo modo, la tipología y modalidad de tenencia de los buses deberá estar orientada a la calidad y la continuidad del servicio.

B. DEFINICIONES

Sin perjuicio de las definiciones contenidas en el punto 1.1 de la Cláusula 1 del contrato de concesión y/o en alguno de sus anexos, 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 **Flota**: es el conjunto de buses de que dispone 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 tres componentes:

B.1.1 **Flota Operativa Base**: corresponde al conjunto de buses suficientes para operar los servicios considerados en el Programa de Operación.

B.1.2 **Flota de Reserva**: corresponde a los 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.

B.1.3 **Flota Auxiliar**: corresponde al conjunto de buses que el Concesionario puede tener, a su entero costo, además de la Flota Operativa Base y la Flota de Reserva, para prestar servicios adicionales a los definidos en el Programa de Operación o realizar reemplazos de los buses de la Flota Operativa Base, en caso de que los buses de la Flota de Reserva requeridos no resultasen suficientes.

B.2 **Capacidad de Transporte o Plazas de un bus**: corresponde a la cantidad máxima de pasajeros que puede transportar un bus, según se establece en el Decreto Supremo N°122, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

B.3 **Capacidad de Transporte de un servicio**: corresponde a la suma de la capacidad de transporte de todos los buses de un servicio, en un período de tiempo.

B.4 **Plazas Totales**: representa la suma de la capacidad de transporte de todos los vehículos que componen la flota de una Unidad de Negocio.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

B.5 **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.

C. RESTRICCIONES

C.1 Flota de Reserva

El Concesionario deberá definir el tamaño de la Flota de Reserva de acuerdo a sus requerimientos, considerando como restricción que ésta deberá corresponder, como mínimo, al 4% de los buses de la Flota Operativa Base, durante todo el período de concesión.

C.2 Flota Auxiliar

El Concesionario podrá utilizar buses de la Flota Auxiliar para operar los servicios establecidos en el Programa de Operación Base (POB), sólo hasta completar un 10% de la capacidad de transporte requerida para el cumplimiento del POB.

Esta restricción no regirá para el caso de los Servicios Especiales, Servicios de Apoyo e Inyecciones No Programadas, según lo establecido en el Anexo 3 del contrato de concesión.

C.3 Del tipo de vehículos

No se establecerán restricciones en cuanto a la composición de la flota según la tipología de los vehículos. El Concesionario deberá seleccionar el tamaño de los buses que mejor se ajuste a los requerimientos para lograr una adecuada prestación de los servicios.

D. DE LOS BUSES

D.1 Requisitos generales

Los buses que compongan la flota del Concesionario podrán ser nuevos o usados, y deberán cumplir con lo establecido en los Decretos Supremos N°212/1992 y N°122/1991, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

D.2 Modalidad de tenencia de la flota

El Concesionario deberá disponer de un título legítimo que lo habilite para, a lo menos, usar y gozar de los buses que compongan la flota, tales como arrendamiento, leasing o compraventa.

D.3 Habilitación para prestar servicios

Todos los buses que integren la flota deberán estar inscritos en el RNSTP para la prestación de los servicios establecidos en el Anexo 2 del presente contrato de concesión.

La Flota Auxiliar solo podrá inscribirse en el RNSTP una vez que todos los vehículos de la Flota Operativa Base y de Reserva inicial se encuentren inscritos en el referido registro.

D.4 Determinación de la capacidad de transporte de los buses

Los buses tendrán la capacidad de transporte que para cada modelo haya determinado el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) en el proceso de certificación de éstos, de conformidad a lo

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

dispuesto en el numeral segundo del artículo 7 del citado Decreto Supremo N°122, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En caso que la metodología de cálculo de la capacidad de los buses fuese modificada durante la vigencia de la concesión, este hecho no producirá cambios al número de vehículos del Concesionario exigidos en el marco del presente contrato de concesión al momento de la modificación, y se considerarán válidas las plazas equivalentes.

D.5 Vida útil

Dependiendo de la tecnología de propulsión utilizada, se considerará que un bus de la Flota Operativa Base o de Reserva habrá completado su vida útil cuando supere los límites señalados en la Tabla 1 respecto al kilometraje máximo recorrido, de acuerdo a la metodología de cálculo que se expone en el apartado D.5.1, o la antigüedad máxima entendida como años transcurridos desde su fabricación de acuerdo a la anotación en el Registro de Vehículos Motorizados, lo que ocurra primero. Esta condición se aplicará para los vehículos nuevos que soliciten su primera inscripción en el RNSTP a partir de la fecha de inicio del presente contrato de concesión.

En el caso de los buses que se encontraren inscritos y en operación, prestando servicios en alguna unidad de negocio de Transantiago a la fecha de inicio del presente contrato de concesión, se les serán reconocidas las disposiciones en cuanto a la vida útil vigentes previo a la fecha de inicio del presente contrato de concesión, de acuerdo a lo indicado en la Tabla 1.

Tabla 1
Vida útil de los vehículos de la Flota

Tecnología de propulsión	Vehículos inscritos y en operación a la fecha de inicio del contrato (a)		Vehículos nuevos inscritos a partir de la fecha de inicio del contrato (b)	
	Kilometraje máximo recorrido	Edad máxima (años desde su fabricación)	Kilometraje máximo recorrido	Edad máxima (años desde su fabricación)
Motor Diesel	1.000.000	no aplica	1.000.000	12
Motor a gas natural comprimido	1.400.000	no aplica	1.400.000	15
Motor híbrido (Diesel-eléctrico)	1.400.000	no aplica	1.400.000	15
Sistema eléctrico	1.800.000	no aplica	1.800.000	20

En el caso de la Flota Auxiliar, se considerará que un bus habrá completado su vida útil cuando supere los límites de Edad Máxima (años desde su fabricación) indicados en la columna (b) de la Tabla anterior.

Una vez completada su vida útil, los buses serán cancelados del RNSTP para operar servicios en la Región Metropolitana y no podrán ser inscritos en la Flota Operativa Base y de Reserva de ninguna unidad de negocio de Transantiago, salvo que se incorporen a una Flota Auxiliar en los casos en que proceda conforme a la vida útil que se indica en el párrafo anterior.

D.5.1 Metodología de estimación del kilometraje recorrido

La contabilización del kilometraje recorrido por cada bus de la flota del Concesionario se determinará a través de las mismas herramientas tecnológicas de que dispone la Coordinación

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

Transantiago para la determinación de los kilómetros comerciales reales prestados por el Concesionario, para los fines del pago descrito en la Cláusula 5 punto 5.4 del contrato de concesión, y mediante la cual cada bus es identificado por su Placa Patente Única (PPU).

De acuerdo a lo anterior, el kilometraje recorrido por cada bus corresponderá a aquellos kilómetros comerciales provenientes de la operación efectiva de cada vehículo en el mes *T*, en el marco de el o los Programa(s) de Operación vigente(s) durante el mes *T*, los que ciertamente incluyen aquellos kilómetros comerciales provenientes de Servicios Especiales, Servicios de Apoyo e Inyecciones no programadas ejecutadas durante el mes *T*., así como los kilómetros comerciales que se reconozcan como resultados de la revisión (reprocesos) o impugnación de la información.

La determinación del kilometraje recorrido de los buses se realizará mediante el siguiente procedimiento:

i) Los kilómetros recorridos por cada bus de la Unidad de Negocio, identificado por su PPU, durante el mes de cálculo *T*, se determinará de la siguiente forma:

$$KmsPPU_{n,T} = KmsPPU_{n,T}^{reporte} + KmsPPU_{n,T}^{RI}$$

Donde:

$KmsPPU_{n,T}$: Kilómetros recorridos por el bus/PPU de la Unidad de Negocio *n* en el mes *T*.

$KmsPPU_{n,T}^{reporte}$: Kilómetros comerciales ejecutados por un bus/PPU en el marco de el o los Programa(s) de Operación de la Unidad de Negocio *n* vigente(s) durante el mes *T*, obtenidos a través de los reportes de los sistemas tecnológicos.

$KmsPPU_{n,T}^{RI}$: Kilómetros comerciales adicionales ejecutados por un bus/PPU de la Unidad de Negocio *n*, provenientes de reprocesos o impugnaciones sancionadas por el Ministerio durante el mes *T*.

ii) Los kilómetros recorridos acumulados de un determinado bus/PPU de la Unidad de Negocio *n* calculados al mes *T*, serán el resultado de la suma de los kilómetros recorridos acumulados de ese bus/PPU al mes anterior al de cálculo (*T-1*), más los kilómetros recorridos de dicho bus/PPU durante el mes de cálculo, según la siguiente expresión:

$$KmsAcumPPU_{n,T} = KmsAcumPPU_{n,T-1} + KmsPPU_{n,T}$$

Donde:

$KmsAcumPPU_{n,T}$: Total de kilómetros recorridos del bus/PPU de la Unidad de Negocio *n* al mes *T* de cálculo.

$KmsAcumPPU_{n,T-1}$: Total de kilómetros recorridos del bus/PPU de la Unidad de Negocio *n* calculados al mes *T-1*.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

$KmsPPU_{n,T}$: Kilómetros recorridos por el bus/PPU de la Unidad de Negocio n en el mes T.

Para la definición del kilometraje recorrido inicial (es decir, cuando T=0) de un bus/PPU de la Unidad de Negocio n, se distinguirán tres casos:

a. Vehículos nuevos inscritos a partir de la fecha de inicio del contrato de concesión: en este caso, se considerará que los buses tienen un kilometraje recorrido inicial igual a cero.
b. Vehículos que a la fecha de inicio del contrato de concesión se encuentren inscritos y en operación, prestando servicios en alguna Unidad de Negocio de Transantiago: en este caso, se reconocerá como kilometraje recorrido inicial aquel registrado por la Coordinación Transantiago al mes inmediatamente anterior a la fecha de inicio del presente contrato de concesión.
c. Vehículos que a la fecha de inicio del contrato de concesión se encuentren inscritos y en operación prestando servicios fuera del Sistema Transantiago: en este caso, se reconocerá como kilometraje recorrido inicial al mayor valor entre el kilometraje indicado por el odómetro del vehículo y el kilometraje recorrido promedio de todos los buses de la Unidad de Negocio de igual tipología y año de fabricación.

Esta metodología de estimación del kilometraje recorrido podrá ser modificada de común acuerdo entre las partes.

D.6 Emisiones, Relación Peso-Potencia y Niveles de Ruido

Los buses deberán cumplir con la normativa vigente sobre emisiones de contaminantes, relación peso-potencia y niveles de ruido.

Los motores de los buses nuevos que soliciten su primera inscripción en el RNSTP deberán cumplir con las normas sobre emisiones contenidas en el Decreto Supremo N°130/2001 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones.

El Concesionario sólo podrá reemplazar o convertir la tecnología de propulsión de los buses por otras de igual o superior tecnología, en cuyo caso conservarán la vida útil original del vehículo. Dicho reemplazo de tecnología deberá ser certificado por el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) del Ministerio, o el organismo que lo reemplace o suceda.

D.7 Modificaciones a la Carrocería

La estructura del chasís o carrocería no podrá ser modificada por el Concesionario sin la autorización expresa del fabricante, acreditada ante el Ministerio. Se considera modificación todo cambio en las dimensiones y/o reubicación de los componentes estructurales del chasís o carrocería, reubicación del motor, caja de velocidades y dirección.

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.

D.8 Requisitos respecto de usuarios con discapacidad o movilidad reducida

Los buses del Concesionario deberán cumplir, según corresponda, con lo dispuesto el Decreto Supremo N°122, de 1991, el Decreto Supremo N°212, de 1992, ambos del Ministerio y en el Decreto

MINISTRO CHILE

Supremo N°142, de 2010, del Ministerio de Planificación, en lo referente a la señalización, asientos y espacios suficientes de fácil acceso para las personas con discapacidad.

Los buses clases A2, B y C definidos el Decreto Supremo N°122 antes individualizado, que integren la Flota Operativa Base y Flota de Reserva del Concesionario, deberán contar además, con un espacio reservado para el anclaje de sillas de ruedas, con mecanismos de aviso de parada y alarma que faciliten la comunicación entre el usuario discapacitado y el conductor del bus. Se deberá marcar con un símbolo el lugar destinado al transporte de los usuarios en silla de ruedas, de acuerdo a lo que indique el Manual de Normas Gráficas vigente.

D.9 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 2005, del Ministerio.

D.10 Equipamiento tecnológico básico requerido

Durante la vigencia del contrato de concesión, los buses deberán contar a lo menos con el equipamiento tecnológico básico y sistema de validación, cuyas características y funcionalidades se especifican en el Anexo 5 del presente contrato de concesión.

Los buses necesarios para operar cada uno de los servicios definidos en el Anexo 2 del presente contrato de concesión deberán encontrarse totalmente equipados en la forma dispuesta en el Anexo 5 al momento de la puesta en marcha de cada servicio.

D.11 Mantenimiento de los vehículos

El Concesionario deberá realizar las mantenciones en talleres que se encuentren certificados al menos con la norma de calidad internacional ISO 9000. En caso de que el Concesionario requiera poner en marcha nuevos talleres, se dará un plazo de doce (12) meses para obtener la correspondiente certificación, plazo que podrá ser extendido por el Ministerio a solicitud del Concesionario por razones fundadas.

La exigencia de talleres certificados a que se refiere el párrafo anterior, no será exigible respecto de aquellos buses cuyo año de fabricación sea anterior al 2005.

Cada bus de la flota deberá portar los documentos que acrediten la realización de la mantención y el taller en el cual fue realizada (con su correspondiente certificación y su vigencia, si corresponde atendido el año de fabricación del bus).

D.11.1 Plan Anual de Mantención de Flota

Para velar por la seguridad de los usuarios de los servicios de transporte y de los conductores de buses, y asimismo facilitar la gestión operacional del Concesionario, éste deberá implementar un Plan Anual de Mantención de Flota (PMF) que permita identificar oportunamente las deficiencias en las condiciones de funcionamiento y especificaciones técnicas que correspondan, y posibilite que los vehículos de la flota alcancen la vida útil esperada en buenas condiciones.

El PMF deberá describir, para cada mes del año, a lo menos la programación de las actividades de mantenimiento de buses que se ejecutarán, la descripción de dichas actividades y los

MINISTERIO CHILE

aspectos de seguridad y del control de emisiones de gases y ruido que se considerarán.

Este Plan deberá estar certificado por el fabricante de los buses o alguna otra institución u organismo de reconocida competencia en el ámbito de la mecánica automotriz, de forma de asegurar que tanto los contenidos como la periodicidad de las mantenciones sean las apropiadas para cada tipo de bus, según su modelo, tecnología, kilometraje recorrido y año de fabricación.

El primer PMF deberá ser entregado a más tardar quince (15) días corridos después del inicio de la vigencia del contrato de concesión y extenderá su programación hasta el mes de diciembre de 2012. A partir de la entrega del primer PMF, el Concesionario deberá entregar un nuevo PMF a más tardar el último día hábil del mes de noviembre de cada año, el que contendrá la planificación correspondiente al año siguiente.

D.11.2 Reportes mensuales de la ejecución del Plan Anual de Mantención de Flota

Durante la vigencia del contrato de concesión, el Concesionario deberá presentar un reporte mensual de cumplimiento del PMF. Este reporte deberá ser entregado durante los primeros diez (10) días de cada mes, y contendrá el detalle de la ejecución del PMF hasta el mes anterior, además de incorporar el resumen de cumplimiento del programa en los aspectos de seguridad y control de emisiones de gases y ruido, indicando entre otros, el manejo de residuos líquidos y sólidos generados por el PMF. En caso de que no se hubiera ejecutado alguna de las actividades programadas en el PMF para el mes correspondiente, en el reporte de cumplimiento deberá indicarse la reprogramación de dichas actividades, las cuales no podrán exceder en el tiempo al mes en curso.

Junto con la entrega de los reportes mensuales, el Concesionario podrá informar al Ministerio sobre las eventuales actualizaciones que requiera realizar en el PMF, las cuales serán autorizadas por el Ministerio siempre que las modificaciones se soliciten por razones fundadas, y no correspondan a ajustes producto de incumplimiento de los compromisos del PMF vigente.

D.11.3 Fiscalización y sanciones

En caso de verificarse que alguna de las mantenciones declaradas como ejecutadas en los reportes mensuales no hubiese sido realizada, se procederá a aplicar las sanciones que corresponda según lo indicado en el Anexo 7 de este contrato de concesión.

Por su parte, la no entrega oportuna e íntegra del PMF o de los reportes mensuales, podrá dar lugar a la aplicación de las sanciones establecidas en el Anexo 7 del contrato de concesión.

D.11.4 Mitigación de incidentes por fallas mecánicas

En caso que algún vehículo de la flota presente una falla mecánica que le impida circular estando ya en servicio, el Concesionario deberá proceder en forma eficaz y oportuna al retiro del vehículo dentro de un lapso prudente, a fin de reducir la obstrucción del tránsito en la vía pública.

El servicio de retiro de vehículos podrá ser gestionado internamente por el Concesionario o ser subcontratado a terceros.

Los incidentes de vehículos detenidos en la vía pública por fallas mecánicas, que no sean

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

resueltos en tiempos prudentes, se sancionarán de acuerdo a lo indicado en el Anexo 7 del presente contrato de concesión. La respuesta del Concesionario ante dichos incidentes se evaluará considerando el período horario en el cual se produjo y la importancia de la vía donde quedó detenido el vehículo, entre otros factores.

D.12 Revisión de las condiciones técnicas de los vehículos

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 no mayor al 1% de la flota por trimestre, durante todo el período de vigencia del contrato de concesión. Con dicho objeto, podrá también instruir a su personal o designar a terceros para apoyar la realización de esta labor.

Este requerimiento se realizará de forma de minimizar los efectos sobre la normal operación de los servicios y las actividades de mantenimiento del Concesionario.

D.13 Otras recomendaciones respecto a la distribución (layout) interior de buses nuevos

Como parte de las medidas tendientes a mejorar la calidad de los servicios, en particular los aspectos orientados a la seguridad y comodidad de los usuarios, los buses nuevos que ingresen a la flota base podrán considerar algunas de las recomendaciones para el diseño interior de los buses expuestas en el Estudio "Consultoría Diseño y Equipamiento Interior de Buses del Transporte Público", contratado por el Ministerio durante 2011, y cuyo contenido detallado se podrá solicitar a la Coordinación Transantiago.

E. DE LA FLOTA

E.1 Revisión periódica de los requerimientos de flota

Al menos una vez al año el Concesionario y el Ministerio realizarán una revisión conjunta de los requerimientos de flota y plazas para el siguiente año y/o lo que reste del período de concesión. En esta revisión se deberá determinar si se requiere hacer cambios en la Flota Operativa Base y de Reserva producto de:

a. Buses que cumplirán su vida útil de acuerdo a los criterios establecidos en el apartado D.5 de este anexo, o

b. Requerimientos de aumento o reducción de la Flota Operativa Base y/o de Reserva.

El Ministerio, a través del Administrador del Contrato, informará la oportunidad en que se realizará la revisión anual mínima, sin perjuicio de que puedan existir otras instancias de revisión posteriores acordadas entre las partes. Asimismo, se deberá procurar que estas instancias de revisión coincidan con aquellas establecidas en la Cláusula 5 del contrato de concesión, destinadas al restablecimiento de la ecuación contractual.

Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario podrá disponer en cualquier momento el reemplazo de buses que no se encuentren en condiciones de operar, por razones de fuerza mayor, a fin de mantener el número de buses y la capacidad de transporte de la Flota Operativa Base y de Reserva. Dichos reemplazos requeridos por causas de fuerza mayor deberán ser informados oportunamente al Ministerio.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

Las consideraciones que se deberán tener en cuenta al momento de definir un cambio en la flota se describen en los apartados siguientes.

E.2 Perfil de edad promedio de la flota

En la primera revisión del año calendario, conforme al apartado anterior, se definirá un perfil de edad promedio de la flota para los doce (12) meses anteriores.

El perfil de edad promedio de la flota se construirá en base a la antigüedad de cada bus de la Flota Operativa Base y de Reserva, considerando además los días durante los cuales ha estado inscrito el bus en el RNSTP los doce (12) meses anteriores para prestar los servicios del Concesionario, de acuerdo a la siguiente ecuación:

$$EPF_t = \frac{\sum_b \left(e_{b,t} \cdot d_{b,t}\right)}{\sum_b d_{b,t}}$$

Donde:

EPF_t : Edad promedio de la flota calculada al año t, entendido éste como los doce (12) meses anteriores al mes de cálculo.

$e_{b,t}$: 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.

$d_{b,t}$: Días del año t, entendido éste como los doce (12) meses anteriores al mes de cálculo, durante los cuales el bus b estuvo inscrito en el RNSTP para prestar los servicios en el marco del presente contrato de concesión.

Cualquier bus, adicional o de reemplazo, que se incorpore a la Flota Operativa Base o de Reserva 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.

La Flota Auxiliar no se incluirá en el cálculo ni estará sujeta a las restricciones de edad promedio de la flota. No obstante, ésta deberá cumplir con las restricciones de antigüedad máxima de los buses establecidas en el apartado D.5 de este anexo.

E.3 Reemplazo o Renovación

A medida que los buses de la Flota Operativa y de Reserva vayan cumpliendo con su vida útil de acuerdo a lo definido en el apartado D.5 de este anexo, o antes si así lo estima el Concesionario, éstos deberán ser reemplazados por vehículos de una antigüedad menor o igual a la edad promedio de la flota al momento de su inscripción en el RNSTP.

Los buses de reemplazo deberán tener una tecnología de propulsión que cumpla con una norma de emisiones igual o superior a la del vehículo sustituido, con el fin de procurar no aumentar los niveles de emisión de gases de la flota. Sin perjuicio de lo anterior, para cautelar la continuidad del servicio el Ministerio podrá autorizar la incorporación de buses que no cumplan con esta condición.

MINISTRO
CHILE

Durante la revisión anual conjunta entre el Concesionario y el Ministerio, descrita en el apartado E.1, en caso de determinarse que se requiere retirar flota por antigüedad, deberán distinguirse al menos tres casos posibles:

a. Que el bus retirado requiera ser reemplazado por un vehículo de similar capacidad de transporte.
b. Que el bus retirado requiera ser reemplazado por un vehículo de diferente capacidad de transporte, debido a cambios en los Programas de Operación u otros motivos fundados.
c. Que el bus retirado no requiera ser reemplazado, debido a reducciones en la oferta establecida en los Programas de Operación u otros motivos fundados.

Los reemplazos de flota producto del término de su vida útil, u otras consideraciones determinadas por el Concesionario, no darán lugar a ajustes en los pagos al Concesionario.

E.4 Ampliación de la flota

Durante la revisión conjunta entre el Concesionario y el Ministerio descrita en el apartado E.1, se determinará si se necesita realizar aumentos de flota debido a nuevos requerimientos de servicios, aumento en la oferta establecida en los Programas de Operación u otros motivos fundados.

La ampliación de la Flota Operativa Base deberá definirse en términos del número de buses adicionales requeridos y su respectiva capacidad de transporte, de acuerdo a las necesidades derivadas del Programa de Operación vigente y las modificaciones que se requiera realizar. Con todo, estos requerimientos deberán necesariamente ser acordados entre el Ministerio y el Concesionario.

Los nuevos vehículos 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.

Con todo, en cualquier momento durante el período de vigencia del contrato de concesión, el cumplimiento del Programa de Operación podría requerir aumentos de flota. De requerirse un aumento de hasta un tres por ciento (3%) respecto de las plazas totales de la Flota Operativa Base inicial, este aumento no dará lugar a ajustes de precios.

Requerimientos de aumentos de flota por sobre este porcentaje máximo establecido se resolverán en las instancias de revisión descritas en la Cláusula 5 punto 5.5 del contrato de concesión.

F. 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 las tablas siguientes.

MINISTRO
CHILE

Tabla 2
Cuantificación general de la flota inicial

Característica	Categorías	Flota Operativa Base	Flota de Reserva	Flota Auxiliar
N° de buses	Todos	963	39	-
N° de plazas	Totales	120.022	3.012	-
Según tipología	B2	388	-	-
	C2	460	-	-
	M, P	115	39	-
Según tecnología de propulsión y norma de emisión	Diesel EURO III o EPA 98 Diesel Avanzado+ Filtro de partículas	193	-	-
	Diesel EURO III o EPA 98	660	-	-
	Diesel EURO II o EPA 94	110	39	-
Según modalidad de tenencia	Propio	853	-	-
	En arriendo	110	39	-
Según antigüedad	Año Fabricación:			
	2011	193	-	-
	2010	-	-	-
	2009	-	-	-
	2008	26	-	-
	2007	60	-	-
	2006	459	-	-
	2005	110	-	-
	2004	1	-	-
	2003	4	-	-
	2002	78	-	-
	2001	31	-	-
	2000	1	25	-
	1999	-	14	-
	Edad promedio de la flota inicial	4,50	11,36	-

Tabla 3
Identificación de la flota inicial

Placa Patente Única	Fabricante	Año Fabrica-ción	Tipolo-gía	Tecnología de propulsión	Norma de emisión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
ST4643	MERCEDES BENZ	1999	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
SX2133	MERCEDES BENZ	1999	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
SZ268B	MERCEDES BENZ	1999	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
SZ2689	MERCEDES BENZ	1999	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
SZ5874	MERCEDES BENZ	1999	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TBBBB2	DIMEX	1999	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	75	Arriendo	Flota de Reserva
TC9332	DIMEX	1999	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	75	Arriendo	Flota de Reserva
TD4304	MERCEDES BENZ	1999	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TD4417	MERCEDES BENZ	1999	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TD4726	MERCEDES BENZ	1999	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TD6065	MERCEDES BENZ	1999	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva

Placa Patente Única	Fabricante	Año Fabrica-ción	Tipolo-gía	Tecnología de propulsión	Norma de emisión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
TE3857	MERCEDES BENZ	1999	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TG7168	VOLVO	1999	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	90	Arriendo	Flota de Reserva
TR229B	MERCEDES BENZ	1999	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TJ306B	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TJ307B	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TJ9275	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TK1449	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TK1451	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TL6798	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TL6865	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TL6866	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TN9339	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TN93S1	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TP6804	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TR2266	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TR2337	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TR2349	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TS4915	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TS4955	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TS4957	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TSBB14	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TT2191	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TT7534	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TT7538	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TU6160	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TV3854	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TX4836	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota de Reserva
TX9829	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
TZ7737	MERCEDES BENZ	2000	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
TV4671	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UC7421	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UC7422	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UD3916	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UD3917	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UD391B	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UD3919	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UD3920	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UD3977	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UD7743	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UFB775	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UH2914	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UH2930	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UH4B54	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UH5064	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UH7990	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UJ5217	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UK7B45	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UKB061	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UKB062	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UKB300	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UK8312	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UKB351	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UK8378	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UK9894	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UL4913	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UN595B	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UP6445	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UT7857	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UV6762	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UV6764	MERCEDES BENZ	2001	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
TR6135	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UK8746	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UT3B83	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base

MINISTRO
CHILE

Placa Patente Única	Fabricante	Año Fabrica-ción	Tipolo-gía	Tecnología de propulsión	Norma de emisión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
UV1141	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UV1142	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UV3905	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UV3921	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UV9015	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UV9022	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UV9093	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UV9208	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UY2993	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UY2994	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UY3260	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UY3477	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UY3739	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UY3760	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UY4818	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UY5474	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UY7731	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UY7735	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UZ1718	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UZ2941	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UZ3324	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UZ3579	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UZ3590	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UZ7626	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UZ7659	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
UZ7680	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VA9723	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VA9724	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VB4749	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VC4746	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VC6915	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VC6916	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VC6942	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VC6964	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VC7952	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VC8003	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VC8095	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VC8096	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VC8143	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VE1958	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VE2491	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VE3095	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VE3133	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VE5809	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VE6003	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VE6027	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VE8327	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VE8960	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VE9025	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VF2994	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VF3186	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VF3739	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VF3741	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VF3742	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VF3747	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VF5883	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VG3355	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VG3356	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VG4917	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VG6506	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VG8118	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VG8190	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VGB666	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MAGALLANES
CHILE

Placa Patente Única	Fabricante	Año Fabrica-ción	Tipolo-gía	Tecnología de propulsión	Norma de emisión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
VG8698	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VG8736	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VGB796	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VG8800	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VG8873	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VGB875	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VG8876	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VG8885	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VH5514	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VJ7649	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VJ77B0	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VK6359	MERCEDES BENZ	2002	P	Diesel	EPA 94 O EURO II	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VK6439	MERCEDES BENZ	2003	P	Diesel	EPA 9B O EURO III	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VK8487	MERCEDES BENZ	2003	P	Diesel	EPA 98 O EURO III	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VT1096	MERCEDES BENZ	2003	P	Diesel	EPA 98 O EURO III	77	Arriendo	Flota Operativa Base
VY1631	MERCEDES BENZ	2003	P	Diesel	EPA 98 O EURO III	77	Arriendo	Flota Operativa Base
XEB772	MERCEDES BENZ	2004	P	Diesel	EPA 9B O EURO III	77	Arriendo	Flota Operativa Base
ZN6769	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 9B O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN6738	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN6503	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 9B O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN6502	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN6501	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 9B O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN6500	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN6445	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN6444	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN6443	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 9B O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN6219	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 9B O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN6044	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5966	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5801	VOLVO	2005	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5325	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5306	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 9B O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5305	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 9B O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5304	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 9B O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5303	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 9B O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5302	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5301	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5300	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5165	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5164	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5163	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 9B O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5162	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5161	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 9B O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5160	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5159	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN515B	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5157	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 9B O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5156	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5155	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5154	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5153	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5152	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5150	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZB6703	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZB6704	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZB6705	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZB6706	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 9B O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZB6707	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZB670B	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 9B O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZB6709	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZB6710	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 9B O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZB6711	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZB6847	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

Placa Patente Única	Fabricante	Año Fabrica-ción	Tipolo-gía	Tecnología de propulsión	Norma de emisión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
ZB6848	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZB6849	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZB6905	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZB6906	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZB6907	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZB6908	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZJ2548	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN3235	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN3236	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN3237	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN3238	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN3922	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN3923	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN3924	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN3925	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5049	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5048	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5047	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5046	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5045	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5044	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5043	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5042	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN5041	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN3926	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4404	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4403	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4402	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4401	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4400	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN3927	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN3928	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN3929	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN3930	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN3931	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN3932	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN3933	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN3934	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN3935	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN3936	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4100	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4101	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN41B8	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN41B9	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4190	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4191	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4192	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4193	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4194	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4300	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4301	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4302	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4303	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4304	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4305	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4306	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4307	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN430B	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4310	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4311	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4312	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4313	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZN4314	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

Placa Patente Única	Fabricante	Año Fabrica-ción	Tipolo-gía	Tecnología de propulsión	Norma de emisión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
ZN4315	VOLVO	2005	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
ZU6512	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN9202	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN9201	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN9200	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN9199	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN9198	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN9197	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN9196	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN9195	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN9194	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN9193	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN9192	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN9191	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN9190	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN9189	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN9188	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN9187	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN9186	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN9185	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6924	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6923	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6922	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6921	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6920	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6919	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6768	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6767	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6766	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6765	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6764	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6763	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6760	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6757	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6756	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6755	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6754	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6752	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6751	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6750	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6749	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6748	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6747	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6746	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6745	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6744	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6743	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6742	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6741	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6740	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6739	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6738	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6535	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6534	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6533	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6532	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6531	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6529	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6528	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6527	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6526	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6525	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6524	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base

AUSTRO CHILE

Placa Patente Única	Fabricante	Año Fabrica-ción	Tipolo-gía	Tecnología de propulsión	Norma de emisión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
ZN6523	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6521	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6519	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6518	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6517	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6516	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6515	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6514	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6513	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN6512	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6511	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6510	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6509	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
ZN650B	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6507	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6506	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6505	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6193	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6192	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6191	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6190	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN61B9	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6188	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6187	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6185	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6184	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6183	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN61B2	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN61B1	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6180	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6179	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN617B	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6177	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6176	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6175	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6174	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6173	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6172	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6171	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6170	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6169	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6168	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6167	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6166	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6165	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6164	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6163	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6162	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6161	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6160	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6159	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN615B	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6157	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6156	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6155	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6154	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6153	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6151	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6049	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN604B	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6047	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6046	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6045	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base

MINISTERIO
CHILE

Placa Patente Única	Fabricante	Año Fabrica-ción	Tipolo-gía	Tecnología de propulsión	Norma de emisión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
ZN6043	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6042	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6041	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6040	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6039	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6038	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6037	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6036	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6035	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6034	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6033	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6032	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6030	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6029	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6027	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6026	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6025	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6023	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6022	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6021	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6020	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6018	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6017	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6016	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6015	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6014	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6013	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6012	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6011	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6010	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6009	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6008	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6007	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6006	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6005	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6004	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6002	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6001	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN6000	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5989	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5988	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5987	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5986	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5985	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5984	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5983	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5981	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5979	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5978	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5977	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5849	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5848	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5847	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5846	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5845	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5844	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5843	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5840	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5839	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5838	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5837	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5836	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5835	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
SECRETARIO
CHILE

Placa Patente Única	Fabricante	Año Fabrica-ción	Tipolo-gía	Tecnología de propulsión	Norma de emisión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
ZN5834	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5832	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5831	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5830	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5829	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5828	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5827	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5826	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5825	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5823	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5822	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5821	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5820	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5819	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5818	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5817	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5816	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5815	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5814	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5812	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5811	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5810	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5809	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5808	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5807	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5806	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5805	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5804	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5803	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5802	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5800	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5783	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5782	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5684	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5683	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5682	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5680	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5679	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5678	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5677	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5676	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5675	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5674	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5673	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5672	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5671	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5670	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5669	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5668	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5667	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5666	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5665	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5664	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5663	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5662	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5661	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5660	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5659	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5658	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5657	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5656	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5655	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5654	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa 8ase

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

Placa Patente Única	Fabricante	Año Fabrica-ción	Tipolo-gía	Tecnología de propulsión	Norma de emisión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
ZN5653	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5652	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5651	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5650	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5649	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5648	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5647	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5646	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5645	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8249	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA8250	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8251	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8252	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8253	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8254	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8255	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8257	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8258	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8260	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8261	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8262	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA8350	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA8351	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8460	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8462	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8463	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8464	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8465	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8466	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8467	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8468	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA8531	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA8532	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA8533	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA8534	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA8535	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA8537	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA8538	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA8539	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA8540	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA8541	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA8542	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA8543	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8544	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA8545	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA8546	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9108	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9109	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9110	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA9111	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA9112	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA9113	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA9114	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA9115	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA9116	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9118	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9119	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA9120	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9121	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9122	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9123	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9477	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9478	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base

MINISTRO
CHILE

Placa Patente Única	Fabricante	Año Fabrica-ción	Tipolo-gía	Tecnología de propulsión	Norma de emisión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
WA9479	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9480	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9481	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9482	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA9483	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9484	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9485	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9486	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WA9488	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9489	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9490	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5399	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5398	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5397	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5396	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9491	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9492	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9493	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9495	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9497	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9498	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9499	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9500	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WA9900	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1306	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1307	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1308	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1309	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1310	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1311	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1312	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1313	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	163	Propios	Flota Operativa Base
WB1684	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1718	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1719	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1720	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1721	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1722	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1973	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5349	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5348	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5347	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5346	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5345	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5344	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5343	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5342	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5341	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5340	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5338	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5337	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5336	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5335	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5334	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5333	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5332	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5331	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5330	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5329	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5328	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5327	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5326	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5324	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

Placa Patente Única	Fabricante	Año Fabrica-ción	Tipolo-gía	Tecnología de propulsión	Norma de emisión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
ZN5323	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5322	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5320	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5319	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5318	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5317	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5316	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5315	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5314	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5312	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5311	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5310	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5309	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5308	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5307	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN5151	VOLVO	2006	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III	91	Propios	Flota Operativa Base
WB1974	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1975	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1976	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1977	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1978	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1979	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1980	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1981	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB1982	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2342	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2343	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2344	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2345	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2346	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2347	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2348	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2349	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2350	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2351	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2352	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2353	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2354	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2355	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2356	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2357	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2358	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2359	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2360	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2361	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2362	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2363	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2364	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2365	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2366	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2455	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2456	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2457	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2458	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2459	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2460	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2461	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2462	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2463	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2464	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2465	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2466	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2467	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base

MINISTRO
CHILE

Placa Patente Única	Fabricante	Año Fabrica-ción	Tipolo-gía	Tecnología de propulsión	Norma de emisión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
WB2468	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2469	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	160	Propios	Flota Operativa Base
WB2470	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
WB9820	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN4965	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN4964	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN4785	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN4784	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN4783	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN4782	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN4781	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN4780	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN4778	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN4777	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN4776	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN4775	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN4774	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN4773	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
ZN4772	VOLVO	2006	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III	160	Propios	Flota Operativa Base
BBZS92	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZS93	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZS94	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZS96	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZS97	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZS98	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZS99	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZT30	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZT31	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZT32	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZT33	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZT34	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZX36	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZX37	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZX38	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZX39	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZX40	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZX41	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZX42	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZX43	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZX44	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZX45	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZX46	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZX47	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZX48	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZX49	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZX50	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZX51	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZX52	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZX53	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZX54	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZY13	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZY14	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZY15	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BBZY16	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BCBB89	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BCBB96	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BCBB97	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BCBB98	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BCBB99	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BCBC10	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BCBC11	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BCBC12	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BCBC13	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

Placa Patente Única	Fabricante	Año Fabrica-ción	Tipolo-gía	Tecnología de propulsión	Norma de emisión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
BCBC14	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BCBC15	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BCBC16	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BCBC17	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BFKB12	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BFKB13	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BFKB14	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BFKB15	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BFKB16	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BFKB17	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BFKB18	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BFKB19	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BFKB20	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BFKB21	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BFKB22	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BGHY21	VOLVO	2007	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BGHY20	VOLVO	2008	C2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	162	Propios	Flota Operativa Base
BJFF75	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF76	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF77	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF78	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF79	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF80	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF81	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF82	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF83	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF84	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF85	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF86	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF87	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF88	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF89	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF90	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF91	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF92	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF93	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF94	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF95	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFF96	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFH10	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	91	Propios	Flota Operativa Base
BJFH40	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
BJFH41	VOLVO	2008	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV	92	Propios	Flota Operativa Base
CJRH17	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH18	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH19	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH20	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH21	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH22	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH23	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH24	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH25	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH26	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH27	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH28	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH29	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH30	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH31	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH32	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH33	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH34	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH35	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH36	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH37	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base

Placa Patente Única	Fabricante	Año Fabrica-ción	Tipolo-gía	Tecnología de propulsión	Norma de emisión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
CJRH38	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH39	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH40	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH41	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH42	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH43	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH45	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH46	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH47	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH48	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH49	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH50	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH51	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH52	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH54	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH55	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH56	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH57	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH58	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH60	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH63	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH64	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH65	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH66	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH67	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH68	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH69	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH70	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH71	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH72	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH73	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH74	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH75	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH76	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH77	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH78	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH79	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH80	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH81	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH82	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH83	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH84	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH85	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH86	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH87	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH88	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH89	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH90	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH91	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH92	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH93	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH94	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH95	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH96	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH97	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH98	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRH99	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ10	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ11	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ12	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ13	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ14	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ15	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base

Placa Patente Única	Fabricante	Año Fabrica-ción	Tipolo-gía	Tecnología de propulsión	Norma de emisión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
CJRJ16	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ17	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ18	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ19	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ20	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ21	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ22	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ23	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ24	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ25	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ26	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ27	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ28	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ29	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ30	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ31	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ32	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ33	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ34	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ35	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ36	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ37	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ38	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ39	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ40	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ41	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ42	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ43	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ44	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ45	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ46	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ47	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ48	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ49	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ50	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ51	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ52	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ53	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ54	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ55	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ56	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ57	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ58	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ59	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ60	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ61	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ62	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ63	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ64	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ65	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ66	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ67	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ68	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ69	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ70	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ71	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ72	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ73	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ74	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ75	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ76	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ77	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ78	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base

MINISTRO
CHILE

Placa Patente Única	Fabricante	Año Fabricación	Tipología	Tecnología de propulsión	Norma de emisión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
CJRJ79	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ80	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ81	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ82	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ83	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ84	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ85	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ86	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ87	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ88	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ89	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ90	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ91	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ92	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ93	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ94	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ95	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ96	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ97	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ98	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRJ99	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK10	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK11	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK12	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK13	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK14	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK15	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK16	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK17	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK18	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK19	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK20	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK21	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK22	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK23	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK24	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK25	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK26	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK27	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK28	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK29	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK30	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK31	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK32	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK33	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base
CJRK34	VOLVO	2011	B2	Diesel	EPA 98 O EURO III AV F	101	Propios	Flota Operativa Base

El Ministerio, a través de la Coordinación Transantiago, podrá autorizar al Concesionario a inscribir en el RNSTP, como parte de la flota inicial, buses distintos a los identificados en la Tabla 3, siempre que éstos sean de similares o mejores características –en términos de antigüedad, capacidad de transporte y norma de emisión– que los buses identificados en la Tabla 3.

G. COMPROMISOS DE RENOVACIÓN Y AMPLIACIÓN DE FLOTA

El Concesionario se obliga a incorporar a la flota para efectos de su renovación, la cantidad de vehículos nuevos, de las características y en los plazos y condiciones que se señalan en la Tabla 4. Asimismo, para efectos de ampliación de la flota, el Concesionario se obliga a incorporar a la flota los

MINISTRO
CHILE

vehículos adicionales a los indicados en las Tablas 2 y 3, para la puesta en marcha de los servicios que se indican en la Tabla 4.

Tabla 4
Calendario de renovación y/o ampliación de flota

Cantidad y descripción de los vehículos	Fecha de ingreso a la flota
a) Para efectos de renovación de flota	
Se compromete la renovación de los ciento cincuenta y cuatro (154) buses sin estándar Transantiago, indicados en las Tablas 2 y 3 anteriores como de tipología M o P. Dicha renovación deberá considerar la incorporación de a lo menos ciento cincuenta y cuatro (154) vehículos nuevos con estándar Transantiago, con una capacidad de transporte, en su conjunto, de a lo menos once mil ochocientos sesenta y siete (11.867) plazas.	Durante el año 2012.
b) Para efectos de ampliación de la flota y puesta en marcha de los servicios	
Se compromete la incorporación de doscientos treinta y un (231) buses adicionales para la operación de la zona D, los que deben tener en su conjunto a lo menos una capacidad de transporte de dieciséis mil novecientos cincuenta y cinco (16.955) plazas. Si al momento de su incorporación a la flota, uno o más de los 231 buses adicionales no fueran nuevos, el Concesionario deberá reemplazar ese o esos buses por la misma cantidad de buses nuevos, con estándar Transantiago, durante el año 2012, considerando que la totalidad de los 231 buses deben tener en su conjunto a lo menos una capacidad de transporte de dieciséis mil novecientos cincuenta y cinco (16.955) plazas.	Al momento de la puesta en marcha de los servicios de la zona D.

H. AUMENTO DE PLAZO DE LA CONCESIÓN POR REDUCCIÓN DE EMISIONES

H.1 Condiciones generales

El plazo del presente contrato de concesión podrá ampliarse hasta por treinta y seis (36) meses, en caso que las nuevas tecnologías que se incorporen a la flota del Concesionario durante la vigencia del contrato de concesión estén asociados a tecnologías menos contaminantes por la incorporación de buses nuevos o dispositivos de post tratamiento de emisiones –en términos de emisión ponderada de Material Particulado (PM10) y Óxido de Nitrógeno (NOx)– respecto de la flota operativa base y de reserva comprometida al inicio del contrato de concesión. En el cálculo de las emisiones antes referidas, se tomarán en cuenta aquéllas que se emitan a partir de la puesta en marcha de los servicios considerados en el presente contrato de concesión.

El aumento del plazo a que podrá optar el Concesionario (PE) se confirmará doce (12) meses antes del término del presente contrato de concesión, y corresponderá al mínimo entre treinta y seis (36) meses y el valor resultante para la extensión del plazo, expresado en meses, calculada de acuerdo a lo señalado en los puntos siguientes.

Para hacer efectivo este aumento de plazo, el Concesionario deberá solicitarlo por escrito al Ministerio al menos trece (13) meses antes del término del contrato de concesión, entregando su estimación de reducción de emisiones e indicando el aumento de plazo resultante, junto con informar las placas patentes únicas (PPU) de los buses que fueren reemplazados y/o equipados. El Ministerio, dentro de los siguientes treinta (30) días, revisará si el plazo propuesto ha sido estimado de acuerdo a

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

la metodología descrita en este apartado, y confirmará, modificará o rechazará la propuesta de extensión del plazo del contrato de concesión.

Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario, cada vez que decida realizar un mejoramiento tecnológico para optar a la extensión de plazo regulada en este apartado, deberá informar al Ministerio la medida a implementar a lo menos con treinta (30) días de anticipación a su fecha estimada de implementación, indicando las placas patentes únicas (PPU) de los buses que serán reemplazados y/o equipados.

El Concesionario podrá optar a una ampliación de plazo por reducción de emisiones, en caso que:

H.1.1 Retire un vehículo con anterioridad al término de su vida útil para reemplazarlo por otro nuevo y de tecnología menos contaminante.

H.1.2 Reemplace un vehículo al término de su vida útil por otro bus con una norma de emisiones superior a la norma mínima vigente al momento de su inscripción.

H.1.3 Disponga la incorporación de filtros de partículas en el caso de la flota de norma Euro III o EPA 98 Diesel.

En el cálculo de la extensión de plazo por reducción de emisiones no se considerará:

H.1.4 La flota comprometida por el Concesionario y descrita en la Tabla 4 de este anexo, salvo que aquellos buses comprometidos, al momento de su puesta en operación, tengan una norma de emisión superior a la norma mínima vigente al momento de su inscripción.

H.1.5 Aquellos vehículos que haya sido retirados producto del término de su vida útil, salvo aquellos casos descritos en H.1.2.

H.2 Cálculo de la extensión del plazo

H.2.1 Reemplazo o mejora tecnológica en el caso de buses con norma de emisión igual o superior a EURO III o EPA 98 Diesel

Para solicitudes de extensión de plazo realizadas considerando el reemplazo o la mejora tecnológica de buses con norma de emisión igual o superior a Euro III o EPA 98 Diesel, la extensión del plazo del contrato de concesión (PE), en meses, se calculará como sigue:

$$PE = Truncar\left\{\left[1-\frac{EPE}{EPB}\right]\times 72;0\right\}$$

Donde:

EPB : Representa las Emisiones Ponderadas Base, calculadas a partir de los kilómetros comerciales recorridos por la flota desde la puesta en marcha de los servicios hasta doce (12) meses antes del término original del contrato de concesión, sin considerar meses ya extendidos por este mismo mecanismo u otro.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

EPE : Representa las Emisiones Ponderadas Estimadas, calculadas a partir de los kilómetros comerciales recorridos por la flota, incorporando los buses nuevos o con cambios tecnológicos con que se postula a la ampliación de plazo, desde la fecha su puesta en marcha hasta doce (12) meses antes del término original del contrato de concesión, sin considerar meses ya extendidos por este mismo mecanismo u otro.

Truncar {x ; 0}: Corresponde al valor de x sin decimales y sin aproximación de estos mismos.

Los valores para EPB y EPE se estiman de la siguiente forma:

$$EPB = \sum_{T=1}^{n} EPB_T$$

$$EPB_T = \sum_j \sum_k \left(EP_{j,T}^k \cdot KR_{j,T}^k \right)$$

$$EPE = \sum_{T=1}^{n} EPE_T$$

$$EPE_T = \sum_{j'} \sum_{k'} \left(EP_{j',T}^{k'} \cdot KR_{j',T}^{k'} \right)$$

Donde:

T	:	Corresponde a un mes particular contado desde el inicio del contrato de concesión (sin considerar extensiones del plazo).
n	:	Plazo total del contrato de concesión (en meses) menos doce (12) meses, sin considerar meses ya extendidos por este mismo mecanismo u otro, además de representar el mes límite para la confirmación del cálculo de la extensión de plazo.
EPB_T	:	Emisiones Ponderadas Base para el mes T.
j	:	Tipologías de buses consideradas en la Tabla 5 del punto H.3 siguiente, de los buses que conforman la flota en el escenario base.
k	:	Tecnologías de propulsión citadas en la Tabla 5 del punto H.3 siguiente, de los buses que conforman la flota en el escenario base.
$EP_{j,T}^k$	:	Valor Ponderado de las emisiones de PM10 y NOx emitidas por un bus de tecnología k y tipología j, para el mes T, según se establece en la Tabla 5 del punto H.3 siguiente.
$KR_{j,T}^k$	:	Kilómetros comerciales recorridos por los buses de tecnología k y tipología j en el mes T.
EPE_T	:	Emisiones Ponderadas Estimadas para el mes T.
j'	:	Tipologías de buses consideradas en la Tabla 5 del punto H.3 siguiente, de los buses que conforman la flota en el escenario con las mejoras tecnológicas.
k'	:	Tecnologías de propulsión citadas en la Tabla 5 del punto H.3 siguiente, de los buses que conforman la flota en el escenario con las mejoras tecnológicas.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

$EP_{j',T}^{k'}$: Valor Ponderado de las emisiones de PM10 y NOx emitidas por un bus de tecnología k' y tipología j', para el mes T, según se establece en la Tabla 5 del punto H.3 siguiente.

$KR_{j',T}^{k'}$: Kilómetros comerciales recorridos por los buses de tecnología k' y tipología j' en el mes T.

En el caso de aquellos buses de la flota que cumplan su vida útil durante el período evaluado (plazo "n" anterior), se les considerará para el cálculo hasta el mes en que se produzca el recambio tecnológico natural por el término de su vida útil; para el período posterior, el valor ponderado de emisiones se modificará asumiendo que dichos buses son reemplazados por otros de similar tipología j y norma de emisión igual a la mínima vigente al momento de su incorporación.

En aquellos casos en que un bus sea reemplazado antes del término de su vida útil para optar a una extensión de plazo, el cálculo de las emisiones ponderadas base (EPB) se realizará considerando la norma del bus reemplazado hasta la proyección de su vida útil (de acuerdo a la Tabla 1 de este Anexo). Posterior al plazo de vida útil proyectado, para efectos del cálculo de EPB se considerará el valor ponderado de emisiones correspondiente a la norma de emisiones mínima vigente al momento del reemplazo.

H.2.2 Reemplazo de buses con norma de emisión EURO II O EPA 94 Diesel

Para solicitudes de extensión de plazo realizadas considerando el reemplazo de buses con norma de emisión Euro II o EPA 94 Diesel, la extensión del plazo del contrato de concesión (PE), en meses, se calculará de la misma forma que lo expuesto en H.2.1, pero considerando las siguientes restricciones:

H.2.2.1 Los buses con norma de emisión EURO II o EPA 94 Diesel sobre los cuales se solicita la extensión de plazo, deberán tener a su haber un saldo de vida útil -en kilómetros- de a lo menos un año al momento del reemplazo.

H.2.2.2 Los buses con norma de emisión EURO II o EPA 94 Diesel sobre los cuales se solicita la extensión de plazo deberán ser reemplazados por vehículos nuevos y no ser parte de la flota comprometida por el Concesionario en la Tabla 4 del presente anexo, a menos que su reemplazo cumpla con lo establecido en H.1.2; y

H.2.2.3 Los buses con norma de emisión EURO II o EPA 94 Diesel reemplazados no podrán ser inscritos para operar en ninguna flota (operativa base, de reserva o auxiliar) del Concesionario.

De no cumplirse las restricciones anteriores, estos buses no podrán optar a una ampliación de plazo y se les considerará para el cálculo hasta el mes en que se produzca el recambio tecnológico natural por el término de su vida útil; para el período posterior, el valor ponderado de emisiones se modificará asumiendo que dichos buses son reemplazados por otros de similar tipología j y norma de emisión igual a la mínima vigente al momento de su incorporación.

Adicionalmente, cabe precisar que el Concesionario no podrá inscribir en ninguna flota (operativa base, de reserva o auxiliar) buses EURO II o EPA 94 Diesel que hayan sido dados de

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

baja para la reducción de emisiones, con el objeto de extender el plazo del contrato de concesión de otro operador de transporte del Sistema.

H.3 Valores ponderados de emisiones

En la Tabla 5 se establecen los valores ponderados de las emisiones de PM10 y NOx para las distintas tecnologías y tipologías de buses, respecto de un bus de tipo B2 y tecnología Euro III o EPA 98 Diesel.

Tabla 5

Valor ponderado de emisiones respecto de un bus tipo B2 con tecnología Euro III o EPA 98 Diesel

Categorías Transantiago, norma de emisión (*k*)		Tipología del bus (*j*)					
		A1 / L	A2	B1 / M	B2 / P	C1	C2
1	Buses Diesel Euro II o EPA94	1,000	1,000	1,000	1,000	-	-
2	Buses Diesel Euro III o EPA98	1,000	1,000	1,000	**1,000**	1,131	1,250
3	Buses Diesel Euro III o EPA98 con filtro de partículas incorporado (D.S. N°65[*])	0,449	0,569	0,663	0,742	0,839	0,927
4	Buses Diesel Euro IV	0,265	0,342	0,402	0,453	0,515	0,572
5	Buses Diesel Euro V	0,192	0,243	0,283	0,316	0,357	0,394
6	Buses GNC/GLP Euro IV	0,238	0,307	0,362	0,407	0,464	0,515
7	Buses GNC/GLP Euro V	0,173	0,218	0,255	0,284	0,321	0,355
8	Buses Híbridos Euro V (Diesel Eléctrico)	0,154	0,194	0,226	0,253	0,286	0,316
9	Buses Eléctricos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

[*] Decreto Supremo N°65, de 2004, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

En el caso de la incorporación de filtros de partículas cerrados, el ponderador asume una reducción del setenta (70%) en material particulado, como un promedio de reducción mínima por los efectos de deterioro que podrían producirse a lo largo del tiempo y medida de seguridad de buen desempeño. Si el Concesionario considera que el sistema que utilizará cuenta con mayor eficiencia, deberá solicitar una certificación de la eficiencia del filtro en el 3CV o presentar, si fuera el caso, los valores de certificación existentes para el sistema, debiendo solicitar al Ministerio incorporar el nuevo valor ponderado de emisiones en la Tabla 5, con la descripción específica del filtro a utilizar.

En la medida que el progreso técnico permita la utilización de nuevas tecnologías, el Ministerio podrá incluir y actualizar las tablas anteriores mediante la correspondiente certificación por parte del Centro de Certificación y Control Vehicular (3CV).

H.4 Procedimiento de Verificación, Seguimiento y Control

Con el fin de velar por el cumplimiento efectivo y un buen desempeño de las tecnologías y/o dispositivos de reacondicionamiento, el Ministerio durante su operación, podrá disponer de sus programas de fiscalización, verificación y control en la vía pública, en sus instalaciones como el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) y/o en otras herramientas que contenga este contrato de concesión.

Para llevar a cabo la verificación, seguimiento y control de la flota sujeta a este instrumento, el Ministerio podrá solicitar en cualquier momento y durante todo el período de concesión, la medición

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES MINISTRO CHILE

de emisiones en el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV), de una muestra aleatoria no mayor al dos por ciento (2%) de la flota de buses.

En caso de aquellos vehículos que dispongan de dispositivos de post-tratamiento de emisiones, el Ministerio podrá realizar pruebas sobre un dinamómetro de chasis en el 3CV con el fin de asegurar el cumplimiento de sus eficiencias. De no cumplirse las eficiencias comprometidas, al momento del cálculo final o efectivo, se considerará el promedio simple de las mediciones realizadas en el 3CV durante todo el período de seguimiento, con tope del 90%. Con esto, los valores finales del porcentaje de eficiencia a considerar estarán entre 70% y 90%, de acuerdo al promedio simple descrito anteriormente, y este valor se utilizará para calcular el plazo de extensión definitivo. Con todo, si el promedio resultare menor a 70% de eficiencia, no se considerará extensión de plazo por este concepto (0 meses de extensión).

H.4.1 Procedimiento de verificación de filtros de partículas y análisis de eficiencias

El Procedimiento de Verificación de Filtros y Análisis de Eficiencias persigue constatar la existencia de los filtros de partículas en la flota de buses según lo establecido en los contratos de concesión, y analizar su desempeño mediante pruebas de ensayo en relación a su porcentaje de eficiencia.

Para realizar las pruebas se dispondrá de un día hábil y los resultados de las mediciones serán entregadas formalmente por la Coordinación Transantiago al representante legal de la unidad de negocio. En caso de negativa a someter los vehículos a la verificación, el Ministerio procederá a aplicar sanciones de acuerdo a lo señalado en el Anexo 7 del contrato de concesión.

Este Procedimiento de Verificación de Filtros de partículas y Análisis de Eficiencias podrá actualizarse en la medida que el progreso técnico lo permita, siendo informado con la debida oportunidad al Concesionario.

Para la verificación de la existencia de los filtros de post-tratamiento y el análisis de sus porcentajes de eficiencia se contempla el siguiente procedimiento:

H.4.2 Verificación de existencia del filtro

Para verificar la existencia del filtro de partículas en los vehículos donde éste es parte de los componentes que el fabricante ofrece como equipamiento original de fábrica, se realizará un chequeo visual y se verificará que su configuración motor-filtro correspondan al documento formal de certificación.

Para aquellos buses que son equipados con filtro de partículas no original de fábrica enmarcados en el Decreto Supremo N°65, de 2004, del Ministerio, se realizará un chequeo visual y se verificará que su aplicación corresponda a la marca y modelo de bus según lo informado en el documento formal de certificación.

Adicionalmente, y sólo con un fin estadístico, se contrastará la información del número de serie del filtro y Código VIN del vehículo informado a la Coordinación Transantiago.

H.4.3 Prueba de ensayo en dinamómetro de chasis

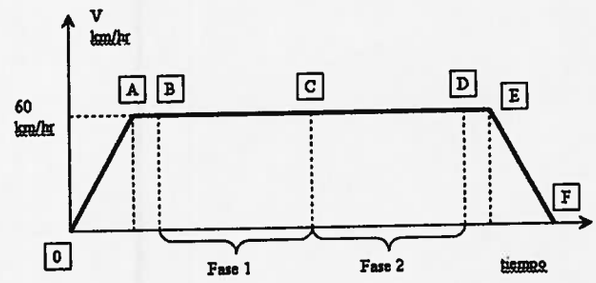
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

Las pruebas serán realizadas en un bus equipado con filtro de partículas usando equipamiento estándar para el tratamiento de las muestras de gases de escape y sistema gravimétrico de determinación del Material Particulado.

La operación del vehículo será sobre un dinamómetro de chasis a una potencia absorbida al eje de 35 [kW] y a una velocidad de 60 [km/hr], en la marcha del sistema de transmisión que resulte apropiada o que indique el fabricante del vehículo.

La muestra de gases de escape se realiza a flujo total, tomada desde el tubo de escape del vehículo con filtro de partículas.

Las principales características del ciclo de pruebas son las que se muestran a continuación:



Punto O→A: Tiempo 40 seg, Velocidad de 60 km/hr
Punto A→B: Tiempo de estabilización de 60 segundos
Punto B→C: Fase 1. Duración de 600 seg.
Punto C→D: Fase 2. Duración de 600 seg.
Punto D→E: Tiempo de espera Duración de 30 seg
Punto E→F: Tiempo de frenado Vehículo, duración 40 seg

H.4.4 Cálculo de eficiencias

La eficiencia se calculará como:

$$EF = \frac{e_{sf} - e_{cf}}{e_{sf}} \cdot 100\%$$

Donde:

EF : % de eficiencia del filtro verificado

e_{sf} : es la emisión en masa de material particulado, sin filtro de partículas

e_{cf} : es la emisión en masa de material particulado, con filtro de partículas

La determinación del nivel de emisión en masa de particulado, sin filtro de partículas (e_{sf}), dependerá de la modalidad de acreditación utilizada la certificación de la tecnología de post tratamiento:

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

i) Si los Buses sujetos de verificación han sido certificados como buses equipados desde fábrica con filtro de partículas sujetos al Artículo 3° bis y/o el Artículo 3° Ter letra b) del Decreto Supremo N°130, de 2001, del Ministerio, el valor de e_{sf} será aquel producto de la medición de un (1) bus en el 3CV mediante el mismo método señalado en el apartado H.4.3, determinando la línea base que permite compararse con este procedimiento de verificación.

En tales casos, la Unidad de Negocio deberá proveer del personal técnico necesario para realizar la instalación y desinstalación del filtro de partículas y demás dispositivos necesarios para realizar las pruebas que contempla el procedimiento. El procedimiento tiene una duración estimada de dos (2) días hábiles.

ii) Para aquellos buses equipados con filtro de partículas certificado en su eficiencia de acuerdo al procedimiento establecido en el Decreto Supremo N°65, de 2004, y/o Artículo 3° Ter letra c) del Decreto Supremo N°130, de 2001, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el valor de e_{sf} será el promedio medido con oportunidad de la certificación realizada por el 3CV a la configuración del Vehículo – Filtro de Partículas.

Para el cálculo de la emisión en masa de material particulado con filtro de partículas (e_{cf}) se llevará a cabo la medición descrita en el punto anterior usando combustible diesel comercial. En este caso, el vehículo deberá contener el combustible suficiente para realizar las pruebas.

H.4.5 Balance de eficiencias

Los resultados del cálculo de eficiencia (EF) serán comparados con las eficiencias demostradas en el 3CV según la modalidad de certificación usada, con el objetivo de realizar un seguimiento y análisis del desempeño histórico de los filtros de post-tratamiento a lo largo de la concesión.

El Ministerio velará por el cumplimiento de la obligación que da cuenta del beneficio de extensión de plazo al Concesionario, verificando que la reducción de emisiones se mantenga a lo largo de la concesión.

I. NORMATIVA APLICABLE

En el marco del presente contrato de concesión y de las disposiciones contenidas en este anexo, al Concesionario le son aplicables las disposiciones normativas actuales y futuras que se dicten en relación con el cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos.

J. MODIFICACIONES AL ANEXO

Sin perjuicio de las facultades para modificar la flota previstas en los apartados anteriores y con el objeto de asegurar la continuidad y calidad de los servicios de transporte, este anexo podrá modificarse, total o parcialmente, por acuerdo entre las partes o producto de modificaciones en la normativa vigente.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

ANEXO 5

DEL EQUIPAMIENTO TECNOLÓGICO Y FUNCIONALIDADES DEL SISTEMA DE ACCESO ELECTRÓNICO Y SISTEMA DE APOYO A LA EXPLOTACIÓN DE FLOTA

El funcionamiento del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago requiere de 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 los usuarios.

Para ello, se requiere disponer de dos tipos de servicios tecnológicos:

a) El servicio del Sistema de Acceso Electrónico, que comprende entre otras funcionalidades, la validación a bordo de los buses y el registro de las transacciones que posteriormente serán distribuidas entre los operadores de transporte para determinar el pago de sus servicios y aquel que corresponda a los proveedores de servicios complementarios; y

b) Los servicios del Sistema de Apoyo a la Explotación de Flota encargado de capturar, procesar y concentrar la información operacional proveniente de los Buses que componen la flota de los operadores de transporte.

La provisión de los servicios anteriormente descritos continuará transitoriamente siendo desarrollada conforme a las reglas de servicio y condiciones definidas bajo el actual esquema de Servicios Complementarios, con el fin de asegurar una transición gradual y exitosa de los servicios de transporte hacia el nuevo modelo de servicios complementarios definido por el Ministerio, cuya implementación tendrá lugar al término de este periodo de transición.

Con todo, las adecuaciones que experimenten los servicios complementarios a partir de la puesta en marcha del nuevo esquema de servicios, considerarán la obligación del operador de transporte de disponer la provisión, mantención y reposición del siguiente equipamiento y servicios tecnológicos, sin perjuicio de la revisión excepcional que proceda de acuerdo a lo dispuesto en las Cláusulas 1.8 y 5.5 del contrato de concesión:

c) Servicios del sistema de Acceso Electrónico a bordo de buses:

   c.1) Dos validadores del medio de acceso con su respectiva semaforización;

   c.2) Un computador a bordo de cada bus (MTC600 o equivalente), operativo, que incluya un sistema de posicionamiento georeferencial (GPS) y su respectiva consola; y

   c.3) Un sistema de comunicaciones inalámbrico, que permita el intercambio de datos entre el bus y los concentradores, con el fin de realizar la descarga de validaciones y transacciones técnicas y la carga de tablas de difusión en los validadores.

d) Servicios del sistema de Apoyo a la Explotación de Flota:

   Un sistema de comunicaciones inalámbrico, que permita el envío de la señal de posicionamiento y mensajes, en ambos sentidos, entre el bus y la Central de Distribución de Posicionamiento, con su respectivo respaldo.

Asimismo, el nuevo modelo de servicios complementarios considerará bajo el ámbito de la

responsabilidad que cabe al operador de transporte la obligación de descargar la información registrada en los validadores, y su inicialización diaria.

Las circunstancias expresadas en el presente Anexo se declaran conocidas y aceptadas por el operador de transporte.

Con el objeto de asegurar la continuidad y calidad de los servicios de transporte, este anexo podrá ser modificado, total o parcialmente, por acuerdo entre las partes.

ANEXO 6
ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD EN LA EJECUCIÓN DE LOS SERVICIOS

A. INTRODUCCIÓN

La Sociedad Concesionaria es 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 anexo contempla los 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.

También con el objeto de velar por la calidad de los servicios, en este anexo se establecen indicadores de calidad en la atención entregada a los usuarios y un sistema de bonificación por buen desempeño del Concesionario.

Los montos que corresponda descontar, de conformidad a los indicadores previstos en este anexo, serán considerados en la forma y oportunidades previstas en la Cláusula 5 del contrato de concesión.

Cabe precisar que los menores ingresos que eventualmente deriven de la aplicación de los indicadores considerados en este anexo no constituyen sanciones y, en consecuencia, no serán considerados como multas ni tenidos en cuenta para los montos máximos de multas respecto de las cuales puede aplicarse la caducidad. Tampoco serán considerados como un menor ingreso para el cálculo de los mecanismos de ajuste de ingresos contemplados en el presente contrato de concesión.

B. INDICADORES DEL NIVEL DE CUMPLIMIENTO DE LA OFERTA PROGRAMADA

Para medir el grado de cumplimiento de la oferta planificada en el Programa de Operación se establecen dos indicadores, que se describen más adelante en los apartados B.2 y B.3:

i) Índice de cumplimiento de frecuencia (ICF)
ii) Indicador de cumplimiento de regularidad (ICR)

B.1 Definiciones generales

En lo que respecta a la medición de los indicadores de cumplimiento de la oferta programada, se entenderá como "períodos" aquellas agrupaciones de medias horas definidas de acuerdo a lo que se indica en el Anexo 3 del contrato de concesión.

La definición inicial de períodos se presenta en la Tabla a continuación:

Tabla 1
Definición de períodos

Tipo de Día	Definición Período	Hora Inicio	Hora Término	Horas Período
Laboral	Pre Nocturno Madrugada	0:00	0:59	1
Laboral	Nocturno	1:00	5:29	4,5
Laboral	Transición Nocturno	5:30	6:29	1
Laboral	Punta Mañana	6:30	8:29	2
Laboral	Transición Punta Mañana	8:30	9:29	1
Laboral	Fuera de Punta Mañana	9:30	12:29	3
Laboral	Punta Mediodía	12:30	13:59	1,5
Laboral	Fuera de Punta Tarde	14:00	17:29	3,5
Laboral	Punta Tarde	17:30	20:29	3
Laboral	Transición Punta Tarde	20:30	21:29	1
Laboral	Fuera de Punta Nocturno	21:30	22:59	1,5
Laboral	Pre Nocturno Noche	23:00	23:59	1
Tipo de Día	Definición Período	Hora Inicio	Hora Término	Horas Período
Sábado	Pre Nocturno Madrugada Sábado	0:00	0:59	1
Sábado	Nocturno Sábado	1:00	5:29	4,5
Sábado	Transición Sábado Mañana	5:30	6:29	1
Sábado	Punta Mañana Sábado	6:30	10:59	4,5
Sábado	Mañana Sábado	11:00	13:29	2,5
Sábado	Punta Mediodía Sábado	13:30	17:29	4
Sábado	Tarde Sábado	17:30	20:29	3
Sábado	Transición Sábado Nocturno	20:30	22:59	2,5
Sábado	Pre Nocturno Noche Sábado	23:00	23:59	1
Tipo de Día	Definición Período	Hora Inicio	Hora Término	Horas Período
Domingo	Pre Nocturno Madrugada Domingo	0:00	0:59	1
Domingo	Nocturno Domingo	1:00	5:29	4,5
Domingo	Transición Domingo Mañana	5:30	9:29	4
Domingo	Mañana Domingo	9:30	13:29	4
Domingo	Mediodía Domingo	13:30	17:29	4
Domingo	Tarde Domingo	17:30	20:59	3,5
Domingo	Transición Domingo Nocturno	21:00	22:59	2
Domingo	Pre Nocturno Noche Domingo	23:00	23:59	1

Para efectos de la medición de estos indicadores, la cantidad de períodos por día tipo no será modificada, a menos que exista acuerdo entre las partes. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá modificar los horarios de inicio y/o término de los períodos.

B.2 Índice de cumplimiento de frecuencia (ICF)

El índice de cumplimiento de frecuencia (ICF) busca resguardar que los tiempos de espera de los usuarios no se vean aumentados debido a una menor cantidad de buses en circulación que la planificada. Este indicador contrasta, para cada servicio-sentido-período, la cantidad de expediciones efectivamente realizadas por el Concesionario con la cantidad de expediciones planificadas de acuerdo al Programa de Operación correspondiente.

Este indicador medirá el desempeño de la frecuencia de todos los servicios-sentido-período, durante todos los días del mes, y sobre la base de sus resultados se determinará el nivel de cumplimiento del servicio y los descuentos que corresponda. Se establecen cuatro niveles de medición, cuyos objetivos específicos se describen en los apartados siguientes:

- Nivel 1: Cumplimiento de despachos por servicio-sentido-período en el día (SSPD)
- Nivel 2: Cumplimiento de despachos por servicio-sentido-período en el mes (SSPM)
- Nivel 3: Cumplimiento de despachos por servicio-sentido en el mes (SSM)
- Nivel 4: Cumplimiento de despachos por Unidad de Negocio en el mes (UNM)

B.2.1 Cumplimiento de despachos por servicio-sentido-período en el día (SSPD)

El indicador SSPD busca cautelar la oferta de transporte de todos los servicios-sentido, en cada período de un día específico. Se establecen márgenes de holgura que reconocen las dificultades de la operación en la calle, pero que generan descuentos cuando la falta de oferta baja de cierto nivel mínimo.

Para estos efectos, se determinará el desempeño de cada servicio-sentido j, en cada período p, para cada día d del mes de medición T ($d \in T$), cuantificando las expediciones realizadas ($b^{real}_{j,p,d,T}$) con respecto a las expediciones planificadas en el Programa de Operación ($b^{prog}_{j,p,d,T}$) correspondiente, de la siguiente forma:

$$SSPD = ICF_{j,p,d,T} = Min\left\{1; \frac{b^{real}_{j,p,d,T}}{b^{prog}_{j,p,d,T}}\right\}$$

El resultado de dicho cotejo entregará el nivel de cumplimiento de este indicador. En función de éste y conforme a las reglas que a continuación se señalan, se determinará el monto de descuento que podría aplicarse, diferenciado según la frecuencia definida para el servicio-sentido-período en el Programa de Operación correspondiente.

B.2.1.1 SSPD en servicios-sentido-período con frecuencia programada menor o igual que 5 buses/hora

Para los servicios–sentido-período cuya frecuencia definida en el correspondiente Programa de Operación sea menor o igual que 5 buses/hora, los descuentos asociados, determinados en función del nivel de cumplimiento del indicador, serán los que a continuación se detallan:

i) Incumplimiento Leve: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 75,0% y mayor o igual que 60,0%, se considerará como un incumplimiento leve y no dará lugar a descuento.

ii) Incumplimiento Medio: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 60,0% y mayor o igual que 40,0%, se considerará como un incumplimiento medio, lo que podrá dar lugar a un descuento de hasta 4,0 UF por cada servicio-sentido-período que en un día específico resulte con este nivel de cumplimiento.

iii) Incumplimiento Grave: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 40,0%, se considerará como un incumplimiento grave, lo que podrá dar lugar a un descuento entre 4,1 UF y 8,0 UF por cada servicio-sentido-período que en un día específico resulte con este nivel de cumplimiento.

B.2.1.2 SSPD en servicios-sentido-período con frecuencia programada mayor que 5 buses/hora

Para los servicios-sentido-período cuya frecuencia definida en el correspondiente Programa de Operación sea mayor que 5 buses/hora, los descuentos asociados, determinados en función del nivel de cumplimiento del indicador, serán los que a continuación se detallan:

i) Incumplimiento Leve: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 75,0% y mayor o igual que 60,0%, se considerará como un incumplimiento leve, lo que podrá dar lugar a un descuento de hasta 3,0 UF por cada servicio-sentido-período que en un día específico resulte con este nivel de cumplimiento.

ii) Incumplimiento Medio: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 60,0% y mayor o igual que 40,0%, se considerará como un incumplimiento medio, lo que podrá dar lugar a un descuento entre 3,1 UF y 7,0 UF por cada servicio-sentido-período que en un día específico resulte con este nivel de cumplimiento.

iii) Incumplimiento Grave: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 40,0%, se considerará como un incumplimiento grave, lo que podrá dar lugar a un descuento entre 7,1 UF y 14,0 UF por cada servicio-sentido-período que en un día específico resulte con este nivel de cumplimiento.

B.2.2 Cumplimiento de despachos por servicio-sentido-período en el mes (SSPM)

El indicador SSPM busca cautelar la oferta de transporte de todos los servicios-sentido, en cada período, durante un mes, de forma de prevenir situaciones de incumplimiento sistemático que puedan afectar a algunos servicios u horarios en particular.

Para estos efectos, se determinará el desempeño de cada servicio-sentido-período, a lo largo de un mes. Para ello, se determinará el desempeño de cada servicio-sentido *j*, en cada período

p, en el mes de medición T, cuantificando las expediciones realizadas ($b^{real}_{j,p,d,T}$) con respecto a las expediciones planificadas en el o los Programa(s) de Operación ($b^{prog}_{j,p,d,T}$) correspondiente(s), de la siguiente forma:

$$SSPM = ICF_{j,p,T} = \frac{\sum_{d \in T} Min\left\{b^{real}_{j,p,d,T}; b^{prog}_{j,p,d,T}\right\}}{\sum_{d \in T} b^{prog}_{j,p,d,T}}$$

El resultado de dicho cálculo entregará el nivel de cumplimiento de este indicador. En función de éste y conforme a las reglas que a continuación se señalan, se determinará el monto de descuento que podría aplicarse, diferenciado según la frecuencia definida para el servicio-sentido-período en el Programa de Operación correspondiente.

B.2.2.1 SSPM en servicios-sentido-período con frecuencia programada menor o igual que 5 buses/hora

Para los servicios-sentido-período cuya frecuencia definida en el correspondiente Programa de Operación sea menor o igual que 5 buses/hora, los descuentos asociados, determinados en función del nivel de cumplimiento del indicador, serán los que a continuación se detallan:

i) Incumplimiento Leve: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 92,0% y mayor o igual que 85,0%, se considerará como un incumplimiento leve, lo que podrá dar lugar a un descuento de <u>hasta 21,0 UF</u> por cada servicio-sentido-período que a lo largo del mes resulte con este nivel de cumplimiento.

ii) Incumplimiento Medio: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 85,0% y mayor o igual que 80,0%, se considerará como un incumplimiento medio, lo que podrá dar lugar a un descuento entre <u>21,1 UF y 42,0 UF</u> por cada servicio-sentido-período que a lo largo del mes resulte con este nivel de cumplimiento.

iii) Incumplimiento Grave: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 80,0%, se considerará como un incumplimiento grave, lo que podrá dar lugar a un descuento entre <u>42,1 UF y 84,0 UF</u> por cada servicio-sentido-período que a lo largo del mes resulte con este nivel de cumplimiento.

B.2.2.2 SSPM en servicios-sentido-período con frecuencia programada mayor que 5 buses/hora

Para los servicios–sentido-período cuya frecuencia definida en el correspondiente Programa de Operación sea mayor que 5 buses/hora, los descuentos asociados, determinados en función del nivel de cumplimiento del indicador, serán los que a continuación se detallan:

i) Incumplimiento Leve: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 92,0% y mayor o igual que 85,0%, se considerará como un incumplimiento leve, lo que podrá dar lugar a un descuento de hasta 35,0 UF por cada servicio-sentido-período que a lo largo del mes resulte con este nivel de cumplimiento.

ii) Incumplimiento Medio: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 85,0% y mayor o igual que 80,0%, se considerará como un incumplimiento medio, lo que podrá dar lugar a un descuento entre 35,1 UF y 70,0 UF por cada servicio-sentido-período que a lo largo del mes resulte con este nivel de cumplimiento.

iii) Incumplimiento Grave: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 80,0%, se considerará como un incumplimiento grave, lo que podrá dar lugar a un descuento entre 70,1 UF y 140,0 UF por cada servicio-sentido-período que a lo largo del mes resulte con este nivel de cumplimiento.

B.2.3 Cumplimiento de despachos por servicio-sentido en el mes (SSM)

El indicador SSM busca cautelar la oferta de transporte de cada servicio-sentido, durante un mes, de forma de prevenir situaciones de incumplimiento sistemático que puedan afectar a algunos servicios en particular.

Para estos efectos, se determinará el desempeño de cada servicio-sentido j en el mes de medición T, cuantificando las expediciones realizadas ($b^{real}_{j,p,d,T}$) con respecto a las expediciones planificadas en el o los Programa(s) de Operación ($b^{prog}_{j,p,d,T}$) correspondiente(s), de la siguiente forma:

$$SSM = ICF_{j,T} = \frac{\sum_{p}\sum_{d \in T} Min\left\{b^{real}_{j,p,d,T}; b^{prog}_{j,p,d,T}\right\}}{\sum_{p}\sum_{d \in T} b^{prog}_{j,p,d,T}}$$

El resultado de dicho cálculo entregará el nivel de cumplimiento de este indicador. En función de éste y conforme a las reglas que a continuación se señalan, se determinarán las sanciones que podrían aplicarse.

Se definen los siguientes rangos de incumplimiento:

i) Incumplimiento Leve: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 100% y mayor o igual que 90,0%, se considerará como un incumplimiento leve, lo que no dará lugar a descuentos ni sanciones.

ii) Incumplimiento Medio: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 90,0% y mayor o igual que 85,0%, se considerará como un incumplimiento medio, lo que podrá dar lugar a las sanciones indicadas en el Anexo 7 del presente contrato de concesión.

iii) Incumplimiento Grave: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor a 85,0%, se considerará como un incumplimiento grave, lo que podrá dar lugar a las sanciones indicadas en el Anexo 7 del presente contrato de concesión.

B.2.4 Cumplimiento de despachos por Unidad de Negocio en el mes (UNM)

El indicador UNM busca cautelar la oferta de transporte de todos los servicios-sentido de la Unidad de Negocio durante un mes, de forma de representar el desempeño global del Concesionario.

Para estos efectos, se determinará el desempeño de todos los servicios-sentido en el mes de medición T, cuantificando las expediciones realizadas ($b^{real}_{j,p,d,T}$) con respecto a las expediciones planificadas en el o los Programa(s) de Operación ($b^{prog}_{j,p,d,T}$) correspondiente(s), de la siguiente forma:

$$UNM = ICF_T = \frac{\sum_j \sum_p \sum_{d \in T} Min\left\{b^{real}_{j,p,d,T} ; b^{prog}_{j,p,d,T}\right\}}{\sum_j \sum_p \sum_{d \in T} b^{prog}_{j,p,d,T}}$$

El resultado de dicho cálculo entregará el nivel de cumplimiento de este indicador. En función de éste y conforme a las reglas que a continuación se señalan, se determinarán las sanciones que podrían aplicarse.

Se definen los siguientes rangos de incumplimiento:

i) Incumplimiento Leve: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 100% y mayor o igual que 95,0%, se considerará como un incumplimiento leve, lo que no dará lugar a descuentos ni sanciones.

ii) Incumplimiento Medio: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 95,0% y mayor o igual que 90,0%, se considerará como un incumplimiento medio, lo que podrá dar lugar a las sanciones indicadas en el Anexo 7 del presente contrato de concesión.

iii) Incumplimiento Grave: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor a 90,0%, se considerará como un incumplimiento grave, lo que podrá dar lugar a las sanciones indicadas en el Anexo 7 del presente contrato de concesión.

B.3 Indicador de cumplimiento de regularidad (ICR)

El indicador de cumplimiento de regularidad (ICR) busca resguardar que los tiempos de espera de los usuarios no se vean afectados debido a un aumento de los tiempos entre buses, o a la impuntualidad de los servicios. Para estos efectos, se medirá el desempeño de la regularidad de la operación de todos los servicios-sentido-período, durante todos los días del mes, y sobre la base de sus resultados

se determinará el nivel de cumplimiento del servicio y los descuentos que correspondan.

Se establecen tres tipos de indicadores, los cuales se aplicarán dependiendo de las frecuencias definidas para cada servicio-sentido-período y la variabilidad de la velocidad asociada a dicha operación:

i) ICR-I: Indicador de cumplimiento de regularidad según intervalos entre buses fuera de rango (incidentes).

ii) ICR-E: Indicador de cumplimiento de regularidad según tiempo de espera en exceso.

iii) ICR-P: Indicador de cumplimiento de regularidad según puntualidad en ruta.

Inicialmente se medirán todos los servicios-sentido-período mediante el indicador ICR-I. En la medida que los mecanismos tecnológicos lo permitan, se medirán y aplicarán los indicadores ICR-E e ICR-P en los casos que corresponda. Cabe precisar que cada servicio-sentido-período será medido por un solo indicador.

La Coordinación Transantiago informará al Concesionario la fecha a partir de la cual se comenzará la medición de los indicadores ICR-E e ICR-P. El inicio del período de aplicación de los descuentos asociados a ICR-E e ICR-P no podrá ocurrir antes de dos (2) meses desde la fecha en que se informó al Concesionario el inicio de su medición. Durante este lapso, la Coordinación Transantiago entregará al Concesionario los resultados de los indicadores, con el fin de facilitar que éste disponga medidas en su gestión operacional conducentes a mejorar su desempeño.

El objeto, procedimiento y montos de descuento asociado a cada uno de estos indicadores se detallan en los apartados siguientes.

B.3.1 Base común para la formulación de los indicadores de regularidad

Para la medición del desempeño de cualquiera de los tres indicadores de regularidad (ICR-I, ICR-E e ICR-P), se aplicará la base de formulación descrita a continuación.

B.3.1.1 Puntos de control

Se define para cada servicio-sentido *j* un conjunto de puntos de control donde se registrarán instantes de paso de los buses, los cuales determinarán intervalos entre buses. Cada uno de estos puntos de control *i* serán identificados como $c_{i,j}$, siendo C_j el total de los puntos de control para un servicio-sentido *j*.

Inicialmente se considerará que $C_j = 3$, donde los $c_{i,j}$ corresponderán al punto de inicio de cada servicio-sentido, un punto intermedio de la ruta y el punto de término del recorrido.

En la medida que las condiciones tecnológicas de medición lo permitan y las condiciones de operación así lo aconsejen, la Coordinación Transantiago podrá aumentar estos puntos de control. La cantidad y ubicación de estos puntos de control serán oportunamente informados al Concesionario y podrán diferir entre períodos, para cada servicio-sentido *j*.

B.3.1.2 Períodos de medición

Se entenderá como período p a un período, de aquellos definidos en la Tabla 1, en un día específico del mes de medición T.

B.3.1.3 Intervalos programados

De acuerdo a lo establecido en el Programa de Operación de un servicio-sentido j, en un período p deben salir buses a circulación en el punto de inicio del recorrido en los instantes g (expresados en horas y minutos) $g_{j,p}^{1,prog}, g_{j,p}^{2,prog} \ldots g_{j,p}^{L_{j,p},prog}$, donde $L_{j,p}$ corresponde al total de expediciones planificadas para el servicio-sentido j en el período p.

Se definen los **intervalos programados** asociados al servicio-sentido j en el período p ($I_{j,p}^{l,prog}$) como:

$$I_{j,p}^{1,prog} = g_{j,p}^{2,prog} - g_{j,p}^{1,prog}$$
$$I_{j,p}^{2,prog} = g_{j,p}^{3,prog} - g_{j,p}^{2,prog}$$
$$\ldots$$
$$I_{j,p}^{l,prog} = g_{j,p}^{l+1,prog} - g_{j,p}^{l,prog}$$
$$\ldots$$
$$I_{j,p}^{L_{j,p},prog} = g_{j,p+1}^{1,prog} - g_{j,p}^{L_{j,p},prog}$$

Si en el período siguiente al período de medición ($p+1$) no hay operación, la última expedición será medida con respecto a su horario de despacho definido en el Programa de Operación. Lo mismo para el primer despacho de un período cuyo antecesor ($p-1$) no tiene operación programada.

Finalmente, el intervalo programado de referencia para el servicio-sentido j en el período p $\left(I_{j,p}^{prog}\right)$ corresponderá al máximo valor entre todos los intervalos programados $I_{j,p}^{l,prog}$.

B.3.1.4 Intervalos observados

Por otra parte, se observará la operación real de un servicio-sentido j en un período p, en un punto de control $c_{i,j}$ y se registrarán los instantes g de paso (expresados en horas y minutos) $g_{j,p}^{1,obs}$, $g_{j,p}^{2,obs} \ldots g_{j,p}^{M_{j,p},obs}$, donde $M_{j,p}$ corresponde al total de expediciones efectivamente realizadas para el servicio-sentido j en el período p.

Se definen los **intervalos observados** en el servicio-sentido j y período p, en un punto de control $c_{i,j}$ ($I_{j,p}^{l,obs}(c_{i,j})$) como:

$$I_{j,p}^{1,obs}(c_{i,j}) = g_{j,p}^{2,obs}(c_{i,j}) - g_{j,p}^{1,obs}(c_{i,j})$$
$$I_{j,p}^{2,obs}(c_{i,j}) = g_{j,p}^{3,obs}(c_{i,j}) - g_{j,p}^{2,obs}(c_{i,j})$$
...
$$I_{j,p}^{l,obs}(c_{i,j}) = g_{j,p}^{l+1,obs}(c_{i,j}) - g_{j,p}^{l,obs}(c_{i,j})$$
...
$$I_{j,p}^{M_{j,p},obs}(c_{i,j}) = g_{j,p+1}^{1,obs}(c_{i,j}) - g_{j,p}^{M_{j,p},obs}(c_{i,j})$$

B.3.2 ICR-I, indicador de regularidad según intervalos entre buses fuera de rango (incidentes)

El indicador *ICR-I* tiene por objetivo prevenir que se produzcan intervalos de tiempo entre buses demasiado grandes en relación a lo planificado, que aumenten de forma importante los tiempos de espera de los usuarios.

A través del indicador *ICR-I* se determinará el desempeño de la regularidad para los servicios-sentido-período de alta frecuencia. Para estos efectos, se entenderá por servicios-sentido de alta frecuencia aquellos que en el Programa de Operación correspondiente tienen establecido un número de expediciones mayor o igual que quince (15) buses/hora. En estos casos el objetivo es prevenir que se produzcan intervalos entre buses superiores a un tiempo máximo (umbral) definido.

Los instantes de paso correspondientes al período p (es decir, el conjunto $g_{j,p}^{1,obs}$, $g_{j,p}^{2,obs}$ ... $g_{j,p}^{M_{j,p},obs}$) no necesariamente deben ser registrados en dicho período, pues es factible que los buses despachados en el período p, según se definen en el Programa de Operación, puedan pasar por el punto de control en un período posterior. Lo relevante para el indicador *ICR-I* es que los buses pasen por el punto de control a intervalos homogéneos y consistentes con el intervalo de salida establecido en el Programa de Operación, no importando para el cálculo de *ICR-I* en qué período se registra el paso por el punto de control ni cuánto demoren los buses en llegar allí desde el cabezal. Tampoco es relevante el orden en que pasen los buses por un punto de control: no es necesario que 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 *ICR-I*.

Para estos efectos, se define un **Intervalo de Tiempo Aceptable** en el servicio-sentido j en un período p ($TA_{j,p}$) como:

$$TA_{j,p} = I_{j,p}^{prog} + Hol_{j,p}^{Inc}$$

Donde la Holgura ($Hol_{j,p}^{Inc}$) en el servicio-sentido j en el período p (expresada en minutos) es:

$$Hol_{j,p}^{Inc} = Max\left\{3; Min\left\{\left(0{,}4 \cdot I_{j,p}^{prog}\right); 10\right\}\right\}$$

Se define un **Incidente** en un intervalo observado $I_{j,p}^{l,obs}$, en el servicio-sentido j, período p, y punto de control $c_{i,j}$ $\left(Inc^{l}_{j,p}(c_{i,j})\right)$ como:

$$Inc^{l}_{j,p}\left(c_{i,j}\right)=\left(Max\left\{0\,;\,I_{j,p}^{l,obs}\left(c_{i,j}\right)-TA_{j,p}\right\}\right)^2$$

Cuando $Inc^{l}_{j,p}(c_{i,j})=0$, se considerará que no hubo un Incidente en el intervalo observado $I_{j,p}^{l,obs}$.

Se define el indicador "Suma de Incidentes" (valor en minutos al cuadrado) en el servicio-sentido j, período p ($SInc_{j,p}$) como:

$$SInc_{j,p}=\frac{\sum_{l,i} Inc^{l}_{j,p}\left(c_{i,j}\right)}{C_j}$$

El total de Incidentes de la unidad de negocio en el mes de medición T ($SInc_T$) se calculará como:

$$SInc_T=\sum_{j,p} SInc_{j,p}$$

Donde j,p es el conjunto de servicios-sentido-período para los cuales corresponde la medición de *ICR-I* durante el mes T.

Por cada minuto al cuadrado asociado al indicador $SInc_T$, se podrá aplicar un descuento de <u>hasta 0,01 UF</u>.

El resultado del indicador *ICR-I* corresponderá al número de intervalos observados sin incidentes dividido por el número total de intervalos observados durante el mes de medición T.

Dado esto, se definen los siguientes rangos de cumplimiento:

i) Cumplimiento alto: Si el indicador *ICR-I* resulta mayor o igual que 0,900 se considerará como un buen cumplimiento.

ii) Cumplimiento medio: Si el indicador *ICR-I* resulta menor que 0,900 y mayor o igual que 0,800 se considerará como un cumplimiento de nivel medio.

iii) Cumplimiento bajo: Si el indicador *ICR-I* resulta menor que 0,800 se considerará como un cumplimiento de nivel bajo.

El rango de cumplimiento del indicador *ICR-I* será monitoreado mensualmente. De registrarse bajas importantes en el nivel de cumplimiento o una persistencia del grado de cumplimiento bajo, el Ministerio podrá, conforme lo dispone el punto 7.3.1 del contrato de concesión, designar un Observador e iniciar un proceso de análisis de la operación del Concesionario, sin perjuicio de las sanciones que puedan corresponder de acuerdo a lo indicado en el Anexo 7 del contrato de concesión.

B.3.3 ICR-E, indicador de regularidad según tiempo de espera en exceso

El indicador $ICR\text{-}E$ tiene por objetivo prevenir que se produzcan intervalos de tiempo entre buses demasiado grandes, o que éstos sean poco homogéneos, tal que los tiempos de espera percibidos por los usuarios sobrepasen un cierto margen u holgura por sobre lo planificado.

A través del indicador $ICR\text{-}E$ se determinará el desempeño de la regularidad para los servicios-sentido-período de frecuencia media, es decir, aquellos que en el Programa de Operación correspondiente tienen establecido un número de expediciones mayor que cinco (5) buses/hora y menor que quince (15) buses/hora, y también para servicios-sentido-período de frecuencia baja (menor o igual que cinco (5) buses/hora) para los cuales no se determine la publicación de itinerarios de paso por puntos de control a usuarios.

Los instantes de paso correspondientes al período p (es decir, el conjunto $g_{j,p}^{1,obs}$, $g_{j,p}^{2,obs}$ ... $g_{j,p}^{M_{j,p},obs}$) no necesariamente deben ser registrados en dicho período, pues es factible que los buses despachados en el período p, según se definen en el Programa de Operación, puedan pasar por el punto de control en un período posterior. Lo relevante para el indicador $ICR\text{-}E$ es que los buses pasen por el punto de control a intervalos homogéneos y consistentes con el intervalo de salida establecido en el Programa de Operación, no importando para el cálculo de $ICR\text{-}E$ en qué período se registra el paso por el punto de control ni cuánto demoren los buses en llegar allí desde el cabezal. Tampoco es relevante el orden en que pasen los buses por un punto de control: no es necesario que 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 $ICR\text{-}E$.

Se medirá para cada servicio-sentido en un período en particular el intervalo de tiempo promedio y su coeficiente de variación, y se contrastará (restará) con el intervalo de tiempo programado, más un margen de holgura definido.

En primer lugar, se define el **tiempo de espera programado** ($TE_{j,p}^{prog}$) asociado al servicio-sentido j en el período p, como:

$$TE_{j,p}^{prog} = \frac{\overline{I_{j,p}^{prog}} \cdot \left(1 + \left(CV_{j,p}^{prog}\right)^2\right)}{2}$$

$$CV_{j,p}^{prog} = \sqrt{\frac{\sum_{l \in L'_{j,p}} \left[\frac{\left(I_{j,p}^{l,prog} - \overline{I_{j,p}^{prog}}\right)^2}{\left(\overline{I_{j,p}^{prog}}\right)^2} \right]}{L_{j,p} - 1}}$$

donde:

$\overline{I_{j,p}^{prog}}$: Promedio de todos los intervalos programados asociados al servicio-sentido j en el período p.

$L'_{j,p}$: Conjunto de intervalos asociados al servicio-sentido j en el período p.

$L_{j,p}$: Número de intervalos asociados al servicio-sentido j en el período p.

En segundo lugar, se define el **tiempo de espera observado** ($TE_{j,p}^{obs}(c_{i,j})$) asociado al servicio-sentido j en el período p y punto de control $c_{i,j}$ como:

$$TE_{j,p}^{obs}(c_{i,j}) = \frac{\overline{I_{j,p}^{obs}} \cdot \left(1 + \left(CV_{j,p}^{obs}(c_{i,j})\right)^2\right)}{2}$$

$$CV_{j,p}^{obs}(c_{i,j}) = \sqrt{\frac{\sum_{l \in L_{j,p}} \left[\frac{\left(I_{j,p}^{l,obs}(c_{i,j}) - \overline{I_{j,p}^{obs}}(c_{i,j})\right)^2}{\left(\overline{I_{j,p}^{obs}}(c_{i,j})\right)^2} \right]}{L_{j,p} - 1}}$$

donde:

$\overline{I_{j,p}^{obs}}(c_{i,j})$: Promedio de todos los intervalos observados asociados al servicio-sentido j en el período p en el punto de control $c_{i,j}$.

Considerando lo anterior, se define el **tiempo de espera en exceso** ($TEE_{j,p}(c_{i,j})$) asociado al servicio-sentido j en el período p en el punto de control $c_{i,j}$ como:

$$TEE_{j,p}(c_{i,j}) = Max\left\{0, TE_{j,p}^{obs}(c_{i,j}) - \left(TE_{j,p}^{prog} + \frac{Hol_{j,p}^{TEE}}{2}\right)\right\}$$

Donde la Holgura ($Hol_{j,p}^{TEE}$) del servicio-sentido j en el período p, expresada en minutos, es:

$$Hol_{j,p}^{TEE} = Max\left\{3\,;\, Min\left\{\left(0{,}4 \cdot I_{j,p}^{prog}\right); 10\right\}\right\}$$

El valor del Tiempo de Espera en Exceso de cada servicio-sentido-período ($TEE_{j,p}$) corresponderá al promedio de los tiempos de espera en exceso observados en cada punto de control, es decir:

$$TEE_{j,p} = \frac{\sum_{i} TEE_{j,p}(c_{i,j})}{C_j}$$

El tiempo de espera en exceso resultante para la unidad de negocio en el mes de medición T será:

$$TEE_T = \sum_{j,p} \left(TEE_{j,p}\right)^2$$

Donde j,p es el conjunto de servicios-sentido-período para los cuales corresponde la medición de $ICR\text{-}E$ durante el mes T.

Por cada minuto al cuadrado asociado al indicador TEE_T, se podrá aplicar un descuento de hasta 0,01 UF.

El resultado del indicador *ICR-E* para el mes de medición *T* corresponderá a:

$$ICR - E = Max\left(0;1 - \frac{\sum_{j,p} TEE_{j,p}}{\sum_{j,p} TE_{j,p}^{prog}}\right)$$

Dado esto, se definen los siguientes rangos de cumplimiento:

i) Cumplimiento alto: Si el indicador *ICR-E* resulta mayor o igual que 0,900 se considerará como un buen cumplimiento.

ii) Cumplimiento medio: Si el indicador *ICR-E* resulta menor que 0,900 y mayor o igual que 0,800 se considerará como un cumplimiento de nivel medio.

iii) Cumplimiento bajo: Si el indicador *ICR-E* resulta menor que 0,800 se considerará como un cumplimiento de nivel bajo.

El rango de cumplimiento del indicador *ICR-E* será monitoreado mensualmente. De registrarse bajas importantes en el nivel de cumplimiento o una persistencia del grado de cumplimiento bajo, el Ministerio podrá, conforme lo dispone el punto 7.3.1 del contrato de concesión, designar un Observador e iniciar un proceso de análisis de la operación del Concesionario, sin perjuicio de las sanciones que puedan corresponder de acuerdo a lo indicado en el Anexo 7 del contrato de concesión.

B.3.4 ICR-P, Indicador de regularidad según puntualidad en ruta, respecto a itinerario informado a usuarios

A través del indicador *ICR-P* se busca cautelar la puntualidad en la prestación de los servicios respecto al itinerario informado a los usuarios. En este caso se determinará el desempeño de la regularidad para los servicios-sentido-período de frecuencia baja (menor o igual que cinco (5) buses/hora) donde sea factible y el Ministerio determine comunicar a los usuarios los itinerarios de pasada por puntos de control.

Inicialmente este indicador se aplicará a los servicios que operan en horario nocturno, sin perjuicio de que se podrá avanzar hacia su aplicación en otros períodos donde se cumplan las condiciones necesarias para la publicación de itinerarios.

Para estos casos se determinará inicialmente un itinerario de paso por punto de control en la ruta. Se contrastará el tiempo efectivo de paso de cada bus por cada punto de control, estableciéndose holguras asimétricas entre adelantamientos y atrasos pues se considera más grave lo primero.

Los instantes de paso programados $g_{j,p}^{1,prog}(c_{i,j})$ serán los que defina el Programa de Operación en el servicio-sentido j, período p, en el punto de control $c_{i,j}$.

El **desfase efectivo** $d\left(g_{j,p}^{l,prog}\left(c_{i,j}\right)\right)$ de un instante de paso programado en el servicio-sentido j, período p, en el punto de control $c_{i,j}$ será:

- 0 (cero) si existe un bus cuyo instante de paso observado $g_{j,p}^{l,obs}\left(c_{i,j}\right)$ queda contenido en el intervalo $\left\{ g_{j,p}^{l,prog}\left(c_{i,j}\right)-2\,;\, g_{j,p}^{l,prog}\left(c_{i,j}\right)+4 \right\}$
- Si no existe un bus cuyo instante de paso observado $g_{j,p}^{l,obs}\left(c_{i,j}\right)$ quede contenido en el intervalo definido en el punto anterior, el desfase efectivo será igual a la diferencia (en minutos) entre el instante de paso programado $g_{j,b}^{l,prog}\left(c_{i,j}\right)$ y el siguiente instante en que se observe el paso de un bus en el punto de control $g_{j,p}^{l,obs}\left(c_{i,j}\right)$.

Para determinar el desfase efectivo se tomará en consideración la última información de posicionamiento disponible (última emisión del GPS) de cada expedición en cada punto de control.

El desfase asociado al servicio-sentido j en el período p se definirá como la suma de los desfases efectivos al cuadrado, registrados en cada punto de control $c_{i,j}$, dividido por el total de puntos de control (C_j):

$$d_{j,p} = \frac{\sum_{l,c_{i,j}} \left(d\left(g_{j,p}^{l,prog}\left(c_{i,j}\right)\right)\right)^2}{C_j}$$

El desfase asociado a la Unidad de Negocio será la suma de los desfases efectivos de todas las expediciones realizadas:

$$Desfase = \sum_{j,p} d_{j,p}$$

Donde j,p es el conjunto de servicios-sentido-período para los cuales corresponde la medición de *ICR-P* durante el mes T.

El descuento asociado a la Unidad de Negocio podrá ser de <u>hasta 0,01 UF</u> por cada minuto al cuadrado de desfase.

El Ministerio podrá dar la instrucción de retrasar la operación de una expedición en particular, por razones de buen servicio, en cuyo caso esta expedición se excluirá de la medición del indicador.

El resultado del indicador *ICR-P* para el mes de medición T corresponderá al número de desfases efectivos iguales a cero (0), dividido por el total de instantes de paso programados analizados. Dado esto, se definen los siguientes rangos de cumplimiento:

i) Cumplimiento alto: Si el indicador *ICR-P* resulta mayor o igual que 0,95 se considerará como un buen cumplimiento.

ii) Cumplimiento medio: Si el indicador *ICR-P* resulta menor que 0,95 y mayor o igual que 0,85 se considerará como un cumplimiento de nivel medio.

iii) Cumplimiento bajo: Si el indicador *ICR-P* resulta menor que 0,85 se considerará como un cumplimiento de nivel bajo.

El rango de cumplimiento del indicador *ICR-P* será monitoreado mensualmente. De registrarse bajas importantes en el nivel de cumplimiento o una persistencia del grado de cumplimiento bajo, el Ministerio podrá, conforme lo dispone el punto 7.3.1 del contrato de concesión, designar un Observador e iniciar un proceso de análisis de la operación del Concesionario, sin perjuicio de las sanciones que puedan corresponder de acuerdo a lo indicado en el Anexo 7 del contrato de concesión.

C. ANÁLISIS DE DISPONIBILIDAD EFECTIVA DE TRANSPORTE (ADET)

Para velar porque el usuario cuente con una disponibilidad efectiva de transporte, la Coordinación Transantiago podrá supervisar las paradas e identificar aquellas que presenten una capacidad de transporte insuficiente para atender las necesidades de demanda, que se traduzca en la existencia de personas imposibilitadas de abordar los buses por períodos prolongados.

La medición de este indicador será efectuada por personal que designe el Ministerio a través de la Coordinación Transantiago, y considerará la observación en terreno del Tiempo de Espera Real experimentado por los usuarios en un mismo horario, durante tres (3) días no necesariamente consecutivos, dentro de un lapso no superior a treinta (30) días. Las tres (3) mediciones deberán ser realizadas durante la vigencia de un mismo Programa de Operación u otro Programa de Operación pero condiciones operacionales programadas equivalentes (misma frecuencia, itinerarios y capacidad de transporte).

C.1 Descripción del ADET y el proceso para estimar el Tiempo de Espera Real

C.1.1 Un observador designado por la Coordinación Transantiago levantará un acta con el registro del paso de los buses del servicio-sentido monitoreado durante el período de observación, que en general no debería ser inferior al lapso de una hora, con el fin de registrar la evolución del servicio antes y después del momento de mayor conflicto. El observador deberá registrar la Placa Patente Única de los buses, su hora de paso y la factibilidad de acceder al bus como un último usuario.

C.1.2 El observador evaluará la factibilidad de acceder al bus, considerando el punto de vista del usuario. Para estos efectos, el observador deberá verificar la factibilidad de subirse al bus, en el supuesto de que él fuera el último usuario de la parada o de la fila de usuarios que intenta abordarlo. Se entenderá que la factibilidad de subir al bus implica que el bus se detenga en la parada que le corresponda, que abra sus puertas y que tenga espacio suficiente en su interior para subirse a él, respetando la normativa vigente en cuanto a las condiciones aceptables para realizar el viaje (artículo 87 número 2 de la Ley N°18.290). No será relevante si se observa que algunos pasajeros no suben al bus por decisión propia, lo importante será si podrían haber abordado el bus de haberlo deseado. Para los casos en que los usuarios que suben al bus esperan en una fila, se medirá directamente en terreno el tiempo de espera, tomando para una muestra de usuarios de la fila la hora de llegada y la hora de ingreso al bus. Al igual que en el caso

anterior, no se considerarán aquellos usuarios que no suben al bus por decisión propia. Cabe señalar que la Coordinación Transantiago definirá las pautas de observación y capacitará a su personal, con el fin de que el registro se realice conforme a criterios objetivos y estandarizados.

C.1.3 En forma previa, la Coordinación Transantiago determinará, para el servicio-sentido-período analizado (servicio-sentido j en el período p), el Intervalo Aceptable entre buses ($IA_{j,p}$) como:

$$IA_{j,p} = I_{j,p}^{prog} + Hol_{j,p}^{ADET}$$

Donde $I_{j,p}^{prog}$ corresponde al intervalo promedio entre buses establecido en el Programa de Operación para ese servicio-sentido en el período correspondiente, y la holgura ($Hol_{j,p}^{ADET}$) expresada en minutos será determinada de acuerdo a la siguiente expresión:

$$Hol_{j,p}^{ADET} = Max\left\{6\,;\,Min\left\{\left(0{,}6\cdot I_{j,p}^{prog}\right);12\right\}\right\}$$

C.1.4 A partir de lo anterior, se definirá el Tiempo de Espera Aceptable ($TEA_{j,p}$) como la mitad del Intervalo Aceptable determinado para el servicio-sentido-período analizado ($IA_{j,p}$).

C.1.5 Por otra parte, una vez levantadas las actas correspondientes a los tres días de observación, la Coordinación Transantiago estimará los Intervalos Reales entre buses ($IR_{j,p}^{m}$) considerando el tiempo de paso entre dos vehículos en los cuales se hubiera registrado que existía disponibilidad efectiva de transporte, descartándose para dicho cómputo los instantes de paso de aquellos buses en los que no había disponibilidad.

C.1.6 De esta forma, el Intervalo Real promedio ($\overline{IR}_{j,p}$) resultante para el servicio-sentido j en el período p será:

$$\overline{IR}_{j,p} = \frac{\sum_{m} IR_{j,p}^{m}}{M_{j,p}}$$

Donde m corresponde a un intervalo real registrado y $M_{j,p}$ corresponde a la cantidad total de intervalos reales registrados.

C.1.7 El Tiempo de Espera Real ($TER_{j,p}$) resultante se estimará a partir del Intervalo Real promedio ($\overline{IR}_{j,p}$) y el coeficiente de variación de los Intervalos Reales ($CV_{j,p}^{IR}$), para el servicio-sentido-período analizado, de acuerdo a la siguiente expresión:

$$TER_{j,p} = \frac{\overline{IR}_{j,p}\cdot\left(1+\left(CV_{j,p}^{IR}\right)^{2}\right)}{2}$$

Este cálculo no se aplicará para aquellos casos en que los usuarios en estudio esperan en fila. Tal como se señaló en el punto C.1.2, en esos casos se obtendrá el Tiempo de Espera Real directamente de la observación en terreno.

C.1.8 Si durante cada uno de los tres días de observación apareciesen registros en los que el Tiempo de Espera Real resultare mayor al Tiempo de Espera Aceptable preestablecido, se entenderá que el análisis de disponibilidad efectiva de transporte ($ADET$) ha resultado negativo, y se iniciará el proceso de cura que se detalla en el apartado siguiente.

C.2 Descripción del proceso en caso de ADET con resultado negativo

En caso de verificarse que existe una falta de disponibilidad efectiva de transporte, tendrá aplicación el siguiente procedimiento por parte de la Coordinación Transantiago:

C.2.1 En primera instancia se evaluará si los hechos se enmarcan en una incorrecta ejecución del Programa de Operación correspondiente, o, por el contrario, si se originan por una deficiencia que derive de un problema de diseño y no de ejecución. Constituirá una presunción de defecto en la ejecución la constatación de: un ICF a nivel de servicio-sentido para el período medido menor o igual al 90%, y/o un ICR cuyo cumplimiento se ha calificado como medio o bajo, de acuerdo a las definiciones establecidas en los apartados B.3.2, B.3.3, o B.3.4 según corresponda, y/o un índice de capacidad de transporte a nivel de servicio-sentido ($CAP_{t,ss}$) para el período medido menor o igual al 90% de acuerdo a lo establecido en el apartado E.

C.2.2 Se comunicará al Concesionario los problemas de calidad de servicio detectados que ameritasen su corrección, precisando si se trata de problemas de ejecución o de diseño del Programa de Operación.

C.2.3 Defecto en la ejecución:

i) En caso de que el problema correspondiese a un defecto en la ejecución, se otorgará al Concesionario un período de cuarenta y ocho (48) horas para que disponga las medidas necesarias para subsanarlo.

ii) Primera fiscalización. Una vez transcurrido el plazo señalado en el literal anterior y dentro de los siguientes treinta (30) días, se dispondrá de Inspectores Fiscales del Ministerio para volver a observar una vez más el Tiempo de Espera Real. Si se constatare que se mantiene la falta de disponibilidad efectiva de transporte, se procederá a aplicar un descuento <u>entre 10 y 50 UF</u>, el cual será determinado de acuerdo a la gravedad de la situación de falta de oferta percibida por los usuarios, salvo que se acreditare la existencia de un problema de diseño del Programa de Operación. En este último caso se procederá de acuerdo a lo señalado en C.2.4.

iii) Segunda fiscalización. Dentro de los siguientes treinta (30) días desde la fecha de la primera fiscalización descrita en el literal anterior, nuevamente se enviará a Inspectores Fiscales a observar el Tiempo de Espera Real. Si se constatare que aún se mantiene la falta de disponibilidad efectiva de transporte, se procederá a cursar una multa de acuerdo a lo dispuesto en el Anexo 7 del presente contrato de

concesión, salvo que se acreditare la existencia de un problema de diseño del Programa de Operación.

C.2.4 Defecto de diseño del Programa de Operación:

i) En caso de que se verifique que la falta de disponibilidad efectiva de transporte derive del diseño del Programa de Operación, el Concesionario dispondrá de siete (7) días para presentar a la Coordinación Transantiago una modificación que considere un aumento en la capacidad de transporte (plazas-km) del servicio analizado, la cual deberá ser implementada dentro de los tres (3) días siguientes a su presentación, salvo que dentro de dicho plazo la Coordinación Transantiago determine que es necesario realizar cambios a la solución propuesta por el Concesionario, en cuyo caso se acordará un nuevo plazo de implementación.

ii) Durante los diez (10) días siguientes a su implementación, el Concesionario deberá verificar en terreno que el problema de disponibilidad efectiva de transporte se haya solucionado. De no ser así, deberá dar aviso a la Coordinación Transantiago y realizar las modificaciones que se requiera hasta resolver el déficit de capacidad. Las modificaciones realizadas por el Concesionario serán incorporadas al Programa de Operación vigente una vez constatada su efectividad.

iii) Si el Concesionario no informa y/o no realiza su propuesta correctiva dentro de los plazos definidos en los literales i) y ii), se aplicará un descuento de hasta 50 UF y la Coordinación Transantiago dispondrá medidas correctivas sin necesidad de consulta previa al Concesionario, incorporándolas al Programa de Operación vigente y exigiendo, en consecuencia, su cumplimiento.

iv) Fiscalización. Una vez transcurrido el plazo señalado en el literal ii) y dentro de los siguientes treinta (30) días, se dispondrá de Inspectores Fiscales del Ministerio para volver a observar una vez más el Tiempo de Espera Real. Si se constatare que se mantiene el problema de capacidad a pesar de las modificaciones implementadas por el Concesionario, se procederá a aplicar un descuento entre 10 y 50 UF, el cual será determinado de acuerdo a la gravedad de la situación de falta de oferta percibida por los usuarios.

D. INDICADORES DE CALIDAD ENTREGADA EN RUTA

D.1 Índice de calidad de atención al usuario (ICA)

Se medirán diferentes aspectos de la calidad de la atención entregada al usuario en ruta, a través del método del pasajero incógnito. La Coordinación Transantiago definirá las pautas de observación y capacitará a su personal, con el fin de que la evaluación se realice conforme a criterios objetivos y estandarizados. En tanto no estén definidas las pautas de observación, las mediciones de este indicador no darán lugar a descuentos ni multas.

El índice se calculará por bus. Dado esto, para un bus j cualquiera, el valor del atributo k de dicho bus estará dado por $a_{j,k} \in \{0,1\}$ donde 0 significa que no cumple, y 1 que cumple, y n es la cantidad de

atributos a evaluar. El indicador de calidad de atención entregada correspondiente a un bus *j* se construirá de la siguiente forma:

$$ICA_j = \frac{1}{n}\sum_{k=1}^{n} a_{j,k} \in \{0,1\}$$

Se han identificado inicialmente diez atributos (n=10) factibles de ser medidos por un observador incógnito en la ruta, y que además se estima que son parte de la calidad que percibe el usuario. La nómina de estos atributos es la siguiente:

Tabla 2
Atributos para evaluar calidad de atención al usuario en ruta

Nomenclatura	Atributo
a01	El conductor abre y cierra oportunamente las puertas al finalizar e iniciar el movimiento
a02	El conductor conduce sin frenazos ni movimientos bruscos
a03	El conductor es amable con los usuarios
a04	El conductor detiene el bus cuando debe, es decir, cuando algún usuario requiere subir o bajar
a05	El conductor detiene el bus donde debe, es decir, sólo en paradas autorizadas
a06	El conductor aproxima el bus correctamente al paradero, sin detenerse en segunda fila o lejos de la acera
a07	El conductor no fuma, ni conversa por celular o con un pasajero o acompañante mientras conduce
a08	El conductor se detiene ante todas las luces rojas de los semáforos y señales Pare, señales Ceda el Paso, Pasos de Cebra, etc.
a09	El letrero de cortesía exhibe información correcta y visible para el usuario
a10	La información de los letreros de recorrido es correcta y coincide entre sí, y todos los letreros de recorrido están en buen estado y bien ubicados

Las mediciones se realizarán trimestralmente. El resultado a nivel de la Unidad de Negocio será el promedio de los índices de todos los buses encuestados. Los descuentos y eventuales sanciones asociadas a este indicador, a nivel de Unidad de Negocio, serán las siguientes:

- Para valores trimestrales mayores o iguales a 0,9 no se aplicarán descuentos.
- Para valores menores a 0,9 y mayores o iguales a 0,8 en un trimestre, se aplicará en la siguiente liquidación un descuento de hasta 100 UF.
- Para valores menores a 0,8 en un trimestre, se aplicará en la siguiente liquidación un descuento de hasta $100\ UF \cdot (1 + (0{,}80 - ICA))^3$.

En caso de registrarse 2 trimestres seguidos con índices menores a 0,8; esto será causal de aplicación de una multa conforme se establece en el Anexo 7, para el segundo trimestre y cada trimestre consecutivo adicional en que se mantenga un resultado bajo 0,8; además de la aplicación de los descuentos correspondientes.

D.2 Índice de calidad de los vehículos (ICV)

Se medirán diferentes aspectos del estado de los vehículos, a través de observadores que concurrirán a los terminales. La Coordinación Transantiago definirá las pautas de observación y capacitará a su personal, con el fin de que la evaluación se realice conforme a criterios objetivos y estandarizados. En tanto no estén definidas las pautas de observación, las mediciones de este indicador no darán lugar a descuentos ni multas.

El índice se calculará por bus. Dado esto, para un bus *j* cualquiera, el valor del atributo *k* de dicho bus estaría dado por $a_{j,k} \in \{0,1\}$, donde 0 significa que no cumple, y 1 que cumple, y *n* es la cantidad de atributos a evaluar. El indicador de calidad de los vehículos correspondiente a un bus *j* se construiría de la siguiente forma:

$$ICV_j = \frac{1}{n}\sum_{k=1}^{n} a_{j,k} \in \{0,1\}$$

Se han identificado inicialmente veinticinco atributos (*n*=25) que tienen relación con el estado de los vehículos y que deberán ser medidos por un observador en el terminal, antes de que el bus inicie su recorrido. La nómina de estos atributos es la siguiente:

Tabla 3
Atributos para evaluar calidad de los vehículos

Nomenclatura	Atributo
a01	Las puertas abren y cierran correctamente
a02	Los accesos del bus cuentan con sus respectivos espejos en buen estado y los espejos retrovisores interiores están en buen estado
a03	Los espejos retrovisores exteriores están en buen estado
a04	El extintor de incendios está en vigencia y funcional
a05	El bus no tiene elementos antirreglamentarios
a06	Las puertas poseen sistema de bloqueo automático
a07	Las luces interiores del bus encienden correctamente
a08	Todas las luminarias exteriores del bus funcionan correctamente y los focos están en buen estado
a09	Los neumáticos en eje delantero están sin recauchar
a10	Los neumáticos tienen banda de rodadura en buen estado y no tienen desprendimiento de material
a11	El bus no presenta humo negro con motor en funcionamiento
a12	El bus no presenta ruido en la frenada
a13	El parabrisas y el vidrio trasero del bus está en buen estado (sin trizaduras ni roturas)
a14	Todos los vidrios laterales están en buen estado y abren-cierran con facilidad
a15	El bus tiene funcionando el tacómetro de velocidad
a16	La carrocería del bus está sin rastros de accidentes ni deformaciones
a17	La carrocería del bus está limpia
a18	El bus posee el espacio, acceso y accesorios para personas con movilidad reducida
a19	El bus posee todos los asientos y todos están sin daño

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
MINISTRO
CHILE

Nomenclatura	Atributo
a20	El cielo y el piso del bus están en buen estado
a21	Los asideros colgantes, verticales y horizontales están todos disponibles y en buen estado
a22	La señalización interior está correctamente instalada
a23	El bus cuenta con leyenda "Informaciones y Reclamos" bien ubicada y clara
a24	El interior del bus está limpio y seco (pisos, asientos, asideros, vidrios)
a25	Todos los timbres del bus funcionan correctamente

En el caso de que un bus no cuente con elementos para personas con movilidad reducida (atributo a18) porque la normativa no lo dispone, se considerará que cumple y se le asignará el valor 1 a dicho atributo.

Las mediciones se realizarán trimestralmente. El resultado a nivel de Unidad de Negocio será el promedio de los índices de todos los buses encuestados. Los descuentos y eventuales sanciones asociadas a este indicador, a nivel de Unidad de Negocio, serán las siguientes:

- Para valores trimestrales mayores o iguales a 0,85, no se aplicarían descuentos.
- Para valores menores a 0,85 y mayores o iguales a 0,75 en un trimestre, se aplicará en la siguiente liquidación un descuento de hasta 150 UF.
- Para valores menores a 0,75 en un trimestre, se aplicará en la siguiente liquidación un descuento de hasta $150\ UF \cdot (1 + (0{,}75 - ICV))^3$.

En caso de registrarse 2 trimestres seguidos con índices menores a 0,75; esto será causal de aplicación de una multa conforme a lo dispuesto en el Anexo 7, para el segundo trimestre y cada trimestre consecutivo adicional en que se mantenga el nivel bajo 0,75; además de la aplicación de los descuentos correspondientes.

E. RESGUARDO DE LA CAPACIDAD DE TRANSPORTE DE LOS SERVICIOS-SENTIDO

Los índices de cumplimiento de frecuencia y regularidad establecidos en el apartado B velan por el cumplimiento de horarios definidos en el despacho de los buses. Adicionalmente, y con el fin de cautelar el nivel de hacinamiento en los vehículos, es de interés del Ministerio resguardar también que se entregue la capacidad de transporte de acuerdo a lo programado en cada servicio-sentido.

Para estos efectos, se define el Índice de Cumplimiento de la Capacidad de Transporte de un servicio-sentido ss en el período de medición t ($CAP_{t,ss}$) como:

$$CAP_{t,ss} \equiv \frac{\sum_{i=1}^{n}\left[Min\left\{1, \frac{PKH_{i,t,ss}}{PKH_{prog\ op,i,t,ss}}\right\} * PKH_{prog\ op,i,t,ss}\right]}{\sum_{i=1}^{n} PKH_{prog\ op,i,t,ss}}$$

Donde:

$PKH_{i,t,ss}$: Número de plazas-kilómetro-horas entregadas por el Concesionario en el servicio-sentido ss en la media-hora i en el período de medición t. Sólo se considerarán aquellos $PKH_{i,t,ss}$ para los cuales $PKH_{prog\ op,i,t,ss}$ sea distinto de cero.

$PKH_{prog\ op,i,t,ss}$: Número de plazas-kilómetro-horas establecidos para el servicio-sentido ss en la media-hora i del horario respectivo en el o los Programa(s) de Operación vigente(s) durante el período de medición t.

n : Total de medias-horas i en el período de medición t.

Este indicador generará un resultado específico para cada servicio-sentido ss en el período de medición t, que tendrá como fin establecer un monitoreo de la capacidad de transporte entregada por el Concesionario en dicho servicio-sentido en particular.

El resultado en la medición de este índice no dará lugar a descuentos en los ingresos del Concesionario. Sin perjuicio de lo anterior, en el Anexo 7 se establecen multas asociadas a un déficit sistemático de la capacidad de transporte de cada servicio-sentido.

F. CANALES DE ATENCIÓN AL USUARIO

El Ministerio establecerá un Sistema de Reclamos y Sugerencias de los Usuarios conforme al cual deberán atenderse los requerimientos que planteen los usuarios de los servicios concesionados. Dicho Sistema deberá ser aprobado mediante acto administrativo totalmente tramitado y ser comunicado al Concesionario.

En dicho sistema se establecerán 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.

Asimismo, el Concesionario deberá disponer de un servicio de recepción y respuesta de las sugerencias y/o reclamos que le lleguen en forma directa, el cual deberá considerar los mismos estándares de calidad descritos en el párrafo anterior para el sistema centralizado, en términos de contenido y plazos de las respuestas. Las sugerencias y reclamos recibidos por este medio, así como su resolución, deberán ser informadas mensualmente a la Coordinación Transantiago, de acuerdo a lo estipulado en la Cláusula 7 punto 7.1 del contrato de concesión.

El no cumplimiento de estas obligaciones podrá dar lugar a las sanciones que corresponda, de acuerdo a lo indicado en el Anexo 7 del contrato de concesión.

G. MONTOS MÁXIMOS DE DESCUENTO

G.1 De los descuentos por regularidad (ICR)

G.1.1 Monto máximo de descuento

Los descuentos por regularidad señalados en el apartado B.3 no podrán superar, en total, el dos por ciento (2%) de los ingresos mensuales, entendidos éstos como la suma de los ingresos

por transacciones y kilómetros de las liquidaciones de los días 10 y 25 del mes al que corresponde la medición.

G.1.2 Proporcionalidad de los descuentos por regularidad en base a ranking de desempeño

Con el fin de fomentar una mejora continua en la provisión de los servicios de transporte, el Ministerio elaborará mes a mes un ranking entre todos los operadores de transporte, de acuerdo al porcentaje que los descuentos por regularidad representen respecto del ingreso mensual de cada operador, entendiéndose como ingreso mensual la suma de los ingresos por transacciones y kilómetros de las liquidaciones de los días 10 y 25 del mes.

Al operador de transporte que resulte con el mayor porcentaje de descuento respecto de sus ingresos será al cual se le descontará el menor valor entre su porcentaje de descuento y el máximo definido en el apartado G.1.1.

Al resto de los operadores de transporte se les aplicará un porcentaje de descuento calculado como el máximo definido en el apartado G.1.1 corregido proporcionalmente en base al descuento original que les corresponde y el descuento original del operador que resultó con el mayor porcentaje respecto de sus ingresos mensuales.

Esto puede expresarse mediante la siguiente formulación:

Sea $Dscto_{i,T}^{reg}$ el porcentaje de descuento por regularidad resultante para un operador de transporte i en el mes T.

Adicionalmente sea j el operador de transporte que resultó con el mayor porcentaje de descuento por regularidad entre todas las unidades de negocio en el mes T $\left(Dscto_{j,T}^{reg,mayor}\right)$.

Sea $Límite_{T}^{reg}$ el porcentaje máximo de descuento por regularidad aplicable en el mes T.

Entonces, el máximo porcentaje de descuento por regularidad ajustado para el operador j en el mes T $\left(Dscto_{j,T}^{reg,max\,ajust}\right)$ será igual a:

$$Dscto_{j,T}^{reg,max\,ajust} = Min\left\{Límite_{T}^{reg}\,;\,Dscto_{j,T}^{reg,mayor}\right\}$$

y el porcentaje de descuento por regularidad ajustado, para cualquier otro operador i en el mes T $\left(Dscto_{i,T}^{reg,ajust}\right)$ quedará definido de acuerdo a la siguiente expresión:

$$Dscto_{i,T}^{reg,ajust} = Dscto_{j,T}^{reg,max\,ajust} \cdot \frac{Dscto_{i,T}^{reg}}{Dscto_{j,T}^{reg,mayor}}$$

Finalmente, a aquellos operadores de transporte cuyo porcentaje de descuento original –antes del ajuste– hubiere resultado menor al 0,5% de su ingreso mensual, no se les aplicará descuentos por regularidad. Es decir:

$$Si \quad Dscto_{i,T}^{reg} < 0{,}5\% \quad \rightarrow \quad Dscto_{i,T}^{reg,ajust} = 0$$

G.2 De los descuentos totales máximos por frecuencia y regularidad

La suma del descuento por frecuencia y el correspondiente descuento por regularidad ajustado según lo indicado en el punto G.1, se denominará "*descuento real*".

Por otra parte, se denominará "*descuento efectivo*" al monto de descuento a aplicar.

El *descuento efectivo* no superará, en total, el cinco por ciento (5%) de los ingresos mensuales, entendidos éstos como la suma de los ingresos por transacciones y kilómetros de las liquidaciones de los días 10 y 25 del mes al que corresponde la medición. Es decir:

$$Si \quad Dscto\ Real < 5\% \quad \rightarrow \quad DsctoEfectivo = Dscto\ Real$$
$$Si \quad Dscto\ Real \geq 5\% \quad \rightarrow \quad DsctoEfectivo = 5\%$$

En caso que el Concesionario alcance o supere el 10% de *descuento real* por frecuencia y regularidad en el período de un (1) mes, deberá entregar a la Coordinación Transantiago un informe técnico ejecutivo que analice la situación y plantee una solución al problema, a lo más quince (15) días corridos después de la notificación de los descuentos.

En el caso que se produjese un *descuento real* mayor o igual que 10% por frecuencia y regularidad una segunda vez en un período de doce (12) meses corridos, la Coordinación Transantiago podrá, conforme lo dispone el punto 7.3.1 del contrato de concesión, designar un Observador e iniciar un proceso de análisis de la operación del Concesionario y solicitar todos los antecedentes que estime pertinente. A partir de este análisis, la Coordinación Transantiago podrá solicitar cambios y ajustes a los procedimientos internos y de operación del Concesionario.

En el caso que se produjese un *descuento real* mayor o igual que 10% por frecuencia y regularidad una tercera vez en un período de doce (12) meses corridos, la Coordinación Transantiago podrá iniciar la aplicación de las sanciones que se disponen en el Anexo 7 del contrato de concesión.

H. INCENTIVO POR BUEN DESEMPEÑO

Se entregará un incentivo por buen desempeño a los operadores de transporte en función de los resultados de las encuestas de percepción de usuarios, las que serán realizadas periódicamente por la Coordinación Transantiago.

El incentivo se determinará de acuerdo a los resultados de "satisfacción neta", la cual corresponde al porcentaje de los usuarios encuestados que califican el servicio provisto por el operador como bueno o muy bueno, menos el porcentaje de usuarios encuestados que califican el servicio como malo o muy malo.

Sólo se considerarán para la entrega del incentivo aquellos operadores de transporte cuya "satisfacción neta" resulte positiva (mayor que cero).

El incentivo se calculará de la siguiente forma:

$$B_{Tb} = 0{,}00023\, UF_{Tb} \cdot Q_{Tb} \cdot satisfacci\ on\ neta$$

donde:

Q_{Tb}	:	Suma de las transacciones pagadas al Concesionario durante el período de bonificación Tb.
satisfacción neta	:	Porcentaje de los usuarios encuestados en el período de bonificación que califican el servicio provisto por el Concesionario como bueno o muy bueno, menos el porcentaje de usuarios encuestados en el período de bonificación que califican el servicio como malo o muy malo.
Tb	:	Corresponde a los meses que serán considerados para el cálculo del incentivo (período de bonificación). El número de meses a considerar para cada período no será inferior a tres (3) meses ni superior a doce (12) meses, y dependerá del espaciamiento entre las encuestas realizadas. Con todo, el o los períodos a considerar para el incentivo en conjunto abarcarán doce (12) meses corridos y se entregarán al menos una vez por año.
UF_{Tb}	:	Unidad de Fomento correspondiente al último día del período de bonificación.

Adicionalmente, a los mejores Concesionarios se les dará un reconocimiento público, a través de los medios de prensa.

I. RECONOCIMIENTO DE EFECTOS EXÓGENOS EN EL CÁLCULO DE LOS INDICADORES

Los índices de calidad y desempeño considerados en este contrato de concesión (ICT, ICF e ICR), 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 operador de transporte tiene o debe tener la capacidad de gestión necesaria para afrontarlas.

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 de calidad y desempeño se ven afectados de manera negativa, sin reflejar apropiadamente la disposición y esfuerzo del operador de transporte por proveer el servicio acordado.

Para abordar este aspecto, la Coordinación Transantiago establecerá a más tardar tres (3) meses después del inicio de la vigencia del contrato de concesión, un procedimiento que (i) identifica tales eventos y (ii) establece 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.

Para la elaboración del procedimiento se tendrán presente las siguientes consideraciones:

i) El procedimiento consideraría la aplicación de uno o más factores de ajuste dependiendo del tipo de evento ocurrido.

ii) El impacto de los eventos que ocurren 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 permite 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, aún 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 y similares), las que podrán, si la Coordinación Transantiago lo estima necesario, incluirse en este procedimiento.

v) Este procedimiento sólo se utilizará para los índices ICT, CAP, ICF e ICR. No se aplicará respecto de los índices ADET, ICA e ICV.

vi) Para eventos extraordinarios de un 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 la Coordinación Transantiago.

vii) Por otra parte, dada la naturaleza y volumen de información asociada, los índices de calidad (ICF, ICR y CAP) y de desempeño (ICT) son 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 manual que será publicado en el sitio web de la Coordinación Transantiago.

J. REVISIÓN DE LOS DESCUENTOS

El Concesionario podrá solicitar la revisión del monto y procedencia de los descuentos conforme al procedimiento previsto en el punto 5.4.2.5 del contrato de concesión, en aquellos casos que no queden apropiadamente resueltos a través del procedimiento descrito en el apartado anterior.

K. DE LAS MODIFICACIONES AL ANEXO

Sin perjuicio de las atribuciones para realizar ajustes y modificaciones previstas en los apartados anteriores, y aquellas que determine el Ministerio con el objeto de asegurar la continuidad y calidad de los servicios de transporte, este Anexo podrá modificarse, total o parcialmente, por acuerdo entre las partes, sujeto a la condición que se modifiquen, en las mismas condiciones, los contratos correspondientes a los restantes operadores de transporte del Sistema.---

ANEXO 7
DE LAS SANCIONES

A. SANCIONES

El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones asumidas por el Concesionario en virtud del contrato de concesión, será causal de multas o de caducidad de la concesión, de acuerdo a lo indicado en los apartados siguientes, sin perjuicio de la aplicación de otras sanciones que sean procedentes de acuerdo a la normativa vigente.

No obstante lo anterior, en casos en que la naturaleza de la infracción a las obligaciones del Concesionario sea calificada como de menor gravedad y pueda ser corregida, el Ministerio podrá 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 aquel.

B. DE LAS MULTAS

Considerando que no todos los incumplimientos de las obligaciones asumidas por el Concesionario revisten igual gravedad, éstos han sido organizados en siete niveles (del 1 al 7), en orden de menor a mayor gravedad ("Niveles"), con diferentes rangos de multa aplicables.

El Ministerio determinará el monto de la multa dentro del rango correspondiente. Para la determinación de la sanción, 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 voluntad de reparar el mal causado la envergadura de la compañía y el número de trabajadores, entre otros aspectos.

B.1 Rangos de multas para cada Nivel

Los rangos de multas asignados a cada uno de los referidos Niveles se establecen a continuación:

Nivel	Rango de multas
Nivel 1	10 UF a 50 UF
Nivel 2	51 UF a 100 UF
Nivel 3	101 UF a 350 UF
Nivel 4	351 UF a 750 UF
Nivel 5	751 UF a 1.500 UF
Nivel 6	1.501 UF a 2.500 UF
Nivel 7	2.501 UF a 4.000 UF

B.2 Incumplimiento de las obligaciones asumidas por el Concesionario y nivel de multas aplicable

Con independencia de las causales de término anticipado del contrato de concesión a que se refiere la Cláusula 8, y de las medidas adicionales que para cada caso pueda el contrato de concesión disponer, a continuación se indican las infracciones, los niveles y los criterios de aplicación, agrupados según su materia.

B.2.1 Incumplimiento de obligaciones relacionadas con la operación de los servicios y los Programas de Operación

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
a)	No presentar oportunamente la propuesta del Programa de Operación, o su versión corregida de acuerdo a las observaciones formuladas por el Ministerio, conforme se establece en el apartado E.2 del Anexo 3.	2	Por cada vez que se verifique la conducta.
b)	No presentar oportunamente el PAC, o su versión corregida, conforme se establece en el apartado L del Anexo 3.	1	Por cada día que dure el incumplimiento.
c)	Uso de buses de la Flota Operativa Base que se encuentren prestando servicios en el marco del PO vigente para prestar Servicios Especiales, de Apoyo y/o Inyecciones no programadas, sin previa autorización expresa del Ministerio.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.
d)	Rehusarse injustificadamente a transportar pasajeros.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.
e)	Incumplir las disposiciones sobre uso de paradas o lugares habilitados para tomar y dejar pasajeros.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.
f)	Tomar o dejar pasajeros sin aproximarse correctamente al lugar de parada.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.
g)	La no prestación de una salida adicional o inyección no programada que haya sido requerida por el Ministerio.	2	Por cada despacho que no se hubiere realizado en los términos definidos por el Ministerio.
h)	La no prestación de un Servicio Especial o de Apoyo que haya sido requerido por el Ministerio.	2	Por cada despacho que no se hubiere realizado en los términos definidos por el Ministerio.
i)	No cumplimiento de alguna de las actividades, procedimientos y/o cualquier acción que se derive del PAC a que se refiere el apartado L del Anexo 3.	3	Por cada vez que se verifique la conducta.
j)	Circular con las puertas de los buses abiertas.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.
k)	No uso de las Estaciones de Intercambio Modal cuando el Programa de Operación así lo dispone.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella
l)	Emplear un trazado distinto al señalado en el Programa de Operación vigente, sin causa que lo justifique.	3	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.
m)	Aparecer en el sistema de monitoreo como "en servicio", en circunstancias de no estar prestándolo efectivamente.	3	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.
n)	Interrumpir la continuidad de un servicio sin causa justificada. Para estos efectos, se entiende por "interrumpir la continuidad de un servicio" no cumplir íntegramente el trazado definido en el Programa de Operación sin que medie instrucción del Ministerio.	3	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
o)	Vulnerar los límites de utilización de la Flota Auxiliar para operar los servicios establecidos en el Programa de Operación Base (POB), establecidos en el punto C.2 del Anexo 4.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.
p)	Convenir con otros operadores de transporte, sin previa aprobación del Ministerio, que éstos utilicen vías sobre las que tiene el uso preferente, o utilizar el Concesionario vías sobre las que otro operador tiene el uso preferente, y/o la afectación recíproca de vías.	3	Por cada vez que se verifique la conducta.
q)	No realizar las acciones que corresponda para el adecuado registro de las transacciones en los validadores y la correcta identificación del bus y el servicio que presta en el sistema de posicionamiento, al momento de iniciar un servicio.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.
r)	Cualquier otro incumplimiento al contrato de concesión respecto de las obligaciones relacionadas con la operación de los servicios, y que no se encuentre expresamente sancionado en los literales 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 que incurra en ella.

B.2.2 Incumplimiento de obligaciones relacionadas con los buses y la flota

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
a)	Transgredir los niveles máximos de emisiones contenidos en la normativa vigente.	2	Por cada vez se verifique conducta y por cada bus que incurra en ella.
b)	Operar sin que el vehículo correspondiente se encuentre inscrito en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados o, en general, estando impedido de hacerlo, conforme a lo dispuesto en el artículo 38° del DS N° 212, de 1992, del Ministerio.	3	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.
c)	No portar en el bus el certificado de inscripción vigente de dicho vehículo, emitido por el Registro Nacional de Vehículos Motorizados.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.
d)	Utilizar los buses afectos a la concesión para prestar servicios distintos de los establecidos en el contrato de concesión, sin la autorización previa del Ministerio.	3	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.
e)	No inscribir en el respectivo registro los bienes afectos establecidos en el punto 4.3.4 de la Cláusula 4 del contrato de concesión.	1	Por cada día que dure el incumplimiento y por cada bien afecto.
f)	No disponer de la Flota de Reserva mínima establecida en el Anexo 4 al inicio de la concesión o durante toda su vigencia	1	Por cada día que dure el incumplimiento y por cada bus faltante.
g)	Atraso en la renovación de los buses de acuerdo a lo dispuesto en el apartado G del Anexo 4 del contrato de concesión y/o a lo acordado en las instancias de revisión de la flota descritas en el Anexo 4.	1	Por cada día que dure el incumplimiento y por cada bus no renovado.
h)	Modificar la disponibilidad de asientos en los buses, vulnerando la normativa vigente para el cálculo de su capacidad de transporte, sin autorización del Ministerio	2	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
i)	Modificar la estructura del chasís o carrocería de un bus sin la autorización expresa del fabricante, acreditada ante el Ministerio.	3	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.
j)	No disponer de la Flota Operativa Base que corresponda de conformidad al Programa de Operación vigente.	3	Por cada día que dure el incumplimiento y por cada bus faltante.
k)	La no entrega oportuna e íntegra del Plan Anual de Mantención de Flota (PMF).	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día que dure el incumplimiento.
l)	La no entrega oportuna e íntegra de algún reporte mensual del PMF.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día que dure el incumplimiento.
m)	No haber realizado alguna de las mantenciones declaradas como ejecutadas en los reportes mensuales del PMF.	3	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.
n)	Los incidentes de vehículos detenidos en la vía pública por fallas mecánicas, ocurridos en horarios de alta demanda de usuarios de transporte público y/o en vías y/u horarios de alto tránsito vehicular, que no sean resueltos en tiempos prudentes (máximo de 2 horas desde ocurrido el hecho).	2	Por cada bus que incurra en la conducta y por cada hora o fracción de hora que demore el retiro del vehículo por sobre el tiempo máximo establecido.
o)	Los incidentes de vehículos detenidos en la vía pública por fallas mecánicas, que no sean resueltos en tiempos prudentes (máximo de 90 minutos desde ocurrido el hecho).	2	Por cada bus que incurra en la conducta y por cada hora o fracción de hora que demore el retiro del vehículo por sobre el tiempo máximo establecido.
p)	Incorporar a la Flota Operativa Base o de Reserva buses que superen la edad promedio de la flota (EPF) al instante de su inscripción en el RNSTP.	3	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.
q)	Reemplazar buses de la Flota Operativa Base o de Reserva por otros que no tengan una tecnología de propulsión igual o superior a la del vehículo sustituido, en términos de emisiones de contaminantes.	3	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.
r)	Incumplir las disposiciones relativas a la presentación exterior e interior de buses y sus exigencias de señalización.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.
s)	Prestar el servicio de transporte de pasajeros con buses desaseados, rayados o en mal estado.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada bus que incurra en ella.
t)	Cualquier otro incumplimiento al contrato de concesión respecto de obligaciones relacionadas con los buses y la flota, que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en alguno de los literales anteriores de esta tabla.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento y/o por cada bus que incurra en ella.

B.2.3 Incumplimiento de obligaciones relacionadas con los estándares de calidad y la atención a usuarios

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
a)	Incumplimiento medio del indicador de despachos por servicio-sentido en el mes (ICF-SSM), conforme se establece en el apartado B.2.3 del Anexo 6 del contrato de concesión.	2	Por cada vez que se verifique la conducta.
b)	Incumplimiento grave del indicador de despachos por servicio-sentido en el mes (ICF-SSM), conforme se establece en el apartado B.2.3 del Anexo 6 del contrato de concesión.	3	Por cada vez que se verifique la conducta.
c)	Incumplimiento medio del indicador de despachos por Unidad de Negocio en el mes (ICF-UNM), conforme se establece en el apartado B.2.4 del Anexo 6 del contrato de concesión.	4	Por cada vez que se verifique la conducta.
d)	Incumplimiento grave del indicador de despachos por Unidad de Negocio en el mes (ICF-UNM), conforme se establece en el apartado B.2.4 del Anexo 6 del contrato de concesión.	5	Por cada vez que se verifique la conducta.
e)	Cumplimiento bajo del indicador ICR-I, conforme se establece en el apartado B.3.2 del Anexo 6, durante tres (3) meses dentro de un período de seis (6) meses móviles.	3	Por cada vez que se verifique la conducta.
f)	Cumplimiento bajo del indicador ICR-E, conforme se establece en el apartado B.3.3 del Anexo 6, durante tres (3) meses dentro de un período de seis (6) meses móviles.	3	Por cada vez que se verifique la conducta.
g)	Cumplimiento bajo del indicador ICR-P, conforme se establece en el apartado B.3.4 del Anexo 6, durante tres (3) meses dentro de un período de seis (6) meses móviles.	3	Por cada vez que se verifique la conducta.
h)	ADET. Constatación de persistencia en la falta de disponibilidad efectiva de transporte, conforme se establece en el apartado C.2.3 iii) del Anexo 6.	3	Por cada vez que se verifique la conducta.
i)	ICA. Dos (2) trimestres seguidos con índices menores a 0,8, conforme se establece en el apartado D.1 del Anexo 6.	3	Para el segundo trimestre y por cada trimestre consecutivo adicional en que se mantenga un resultado bajo 0,8.
j)	ICV. Dos (2) trimestres seguidos con índices menores a 0,75, conforme se establece en el apartado D.2 del Anexo 6.	3	Para el segundo trimestre y por cada trimestre consecutivo adicional en que se mantenga un resultado bajo 0,75.
k)	En caso de registrarse un CAP inferior a 78% en un servicio-sentido, conforme se establece en el apartado E del Anexo 6, durante tres (3) días completos en un período de treinta (30) días.	3	Por cada vez que se verifique la conducta.

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
l)	En caso de registrarse un ICT a nivel de unidad de negocio inferior a 85%, conforme se establece en la Cláusula 5 punto 5.4.1.5 del contrato de concesión, durante tres (3) liquidaciones de pago dentro de un período de tres (3) meses, o en seis (6) liquidaciones dentro de un período de seis (6) meses.	5	Por cada vez que se verifique la conducta.
m)	No cumplimiento 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 el apartado F del Anexo 6.	1	Por cada vez que se verifique la conducta.
n)	En caso de producirse un descuento real mayor o igual que 10% por frecuencia y regularidad tres (3) veces en un período de doce (12) meses corridos, conforme se establece en el apartado G.2 del Anexo 6.	6	Por cada vez que se verifique la conducta.
o)	Cualquier otro incumplimiento al contrato de concesión respecto de obligaciones relacionadas con la satisfacción de los estándares de calidad y que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en alguno de los literales anteriores de esta tabla.	2	Por cada vez que se verifique la conducta.

B.2.4 Incumplimiento de obligaciones relacionadas con la entrega de información(*)

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
a)	No proporcionar al Ministerio los antecedentes que éste le solicitare por escrito, dentro de los plazos que éste hubiere fijado, o bien, negarse derechamente a entregarlos, sin justificación para ello.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día que dure el incumplimiento.
b)	La presentación de antecedentes inexactos que: (i) afecten las condiciones económicas y/u operativas de la concesión, y/o (ii) que induzcan al Ministerio a disponer medidas innecesarias, incorrectas o improcedentes, o a no disponer medidas debiendo haberlo hecho.	3	Por cada vez que se verifique la conducta.
c)	La falta de entrega o entrega incorrecta de la información que el Concesionario se encuentre obligado a entregar a los usuarios.	1	Por cada vez que se verifique la conducta.
d)	Cualquier otro incumplimiento al contrato de concesión respecto de obligaciones relacionadas con la entrega de información, que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en alguno de los literales anteriores de esta tabla.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento.

(*)Nota: Atendido lo dispuesto en el artículo 3° *octies* de la Ley N°18.696, estos incumplimientos no podrán ser sancionados con multas superiores a 200 UTM por cada vez que se verifique la conducta y por cada día de atraso en la entrega de la información correspondiente.

B.2.5 Incumplimiento de obligaciones relacionadas con la puesta en marcha de los servicios

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
a)	Incumplir la obligación de poner en marcha un servicio en la oportunidad indicada en el contrato de concesión.	3	Por cada día que dure el incumplimiento.
b)	Iniciar la operación con un déficit en el número de buses igual o inferior al 5% de la Flota Operativa Base, conforme a la flota inicial comprometida en el Anexo 4.	2	Por cada día que dure el incumplimiento y por cada bus faltante.
c)	Iniciar la operación con un déficit en el número de buses, superior a un 5% e igual o inferior al 25% de la Flota Operativa Base, conforme a la flota inicial comprometida en el Anexo 4.	3	Por cada día que dure el incumplimiento y por cada bus faltante.
d)	Iniciar la operación con un déficit en el número de buses superior al 25% e igual o inferior al 50% de la Flota Operativa Base, conforme a la flota inicial comprometida en el Anexo 4.	4	Por cada día que dure el incumplimiento y por cada bus faltante.
e)	Iniciar la operación con un déficit en el número de buses superior al 50% de la Flota Operativa Base, conforme a la flota inicial comprometida en el Anexo 4.	5	Por cada día que dure el incumplimiento y por cada bus faltante.
f)	Cualquier otro incumplimiento al contrato de concesión respecto de obligaciones relacionadas con la puesta en marcha de los servicios, que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en alguno de los literales anteriores de esta tabla.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento y/o por cada bus faltante.

B.2.6 Incumplimiento de obligaciones relacionadas con el personal del Concesionario

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
a)	Incumplir la obligación de contratar y mantener vigente los seguros exigidos en el apartado D del Anexo 8.	1	Por cada día que dure el incumplimiento y por cada trabajador afectado.
b)	No realizar íntegra y oportunamente los planes de capacitación a los conductores, de acuerdo a lo establecido en el apartado C del Anexo 8.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada trabajador afectado.
c)	Cualquier otro incumplimiento al contrato de concesión respecto de obligaciones relacionadas con el personal del Concesionario, que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en alguno de los literales anteriores de esta tabla.	1	Por cada vez que se verifique la conducta, por cada día que dure el incumplimiento y/o por cada trabajador, según corresponda.

B.2.7 Incumplimiento de obligaciones relacionadas con los servicios complementarios

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
a)	No suscribir íntegra y oportunamente el o los contratos que deban celebrarse de conformidad a lo previsto en la Cláusula 1 punto 1.8 del contrato de concesión.	2	Por cada día en que se verifique esta conducta.

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
b)	No tener habilitados los servicios complementarios en la oportunidad correspondiente, de acuerdo a lo previsto en el punto 1.8 del contrato de concesión.	2	Por cada día que dure el incumplimiento.
c)	No disponer del equipamiento básico para prestar los servicios en la oportunidad que sea exigible de acuerdo a lo dispuesto en el Anexo 5 del contrato de concesión	2	Por cada día que dure el incumplimiento y por cada bus que incurra en dicha conducta.
d)	Adulteración del equipamiento embarcado y/o de la información registrada y transmitida por éste.	7	Por cada vez que se verifique la conducta.
e)	Adulteración del equipamiento instalado en terminales y/o de la información registrada y transmitida por éste.	7	Por cada vez que se verifique la conducta.
f)	Cualquier otro incumplimiento al contrato de concesión respecto de obligaciones relacionadas con los servicios complementarios, que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en alguno de los literales anteriores de esta tabla.	1	Por cada vez que se verifique dicha conducta y/o por cada bus que incurra en ella y/o por cada día que dure el incumplimiento.

B.2.8 Incumplimiento de otras obligaciones

	Conducta	Nivel	Criterio de aplicación de la multa
a)	No dar cumplimiento a las instrucciones impartidas por el Ministerio, 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.
b)	Vulneración del límite máximo de subcontratación de servicios establecido en el contrato de concesión.	6	Por cada vez que se verifique la conducta.
c)	Instalar y/u operar una zona paga sin la autorización correspondiente.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día que dure el incumplimiento.
d)	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 punto 1.3 del contrato de concesión.	2	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día que dure el incumplimiento.
e)	Infringir la obligación prevista en el punto 3.2.12 de la Cláusula 3 del contrato de concesión.	2	Por cada terminal y por cada día en que se verifique el incumplimiento.
f)	Cualquier otro incumplimiento al contrato de concesión, que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en alguno de los literales anteriores de esta tabla, o en las tablas de los apartados B.2.1 a B.2.7.	1	Por cada vez que se verifique la conducta y/o por cada día que dure el incumplimiento y/o por cada bus que incurra en la conducta.

C. DE LA CADUCIDAD

La caducidad de la concesión podrá ser declarada fundadamente por el Ministerio en los siguientes casos de incumplimiento grave de las obligaciones del Concesionario:

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 previstas en el punto 1.3 de la Cláusula 1 del contrato de concesión.

C.2 Tener participación directa la Sociedad Concesionaria o sus accionistas mayoritarios (aquellos que posean más del 10% de las acciones) en la o las sociedades que presten servicios complementarios, salvo en los casos en que el Ministerio entregare la prestación de todo o parte de dichos servicios complementarios al Concesionario, conforme lo dispone el punto 1.8.6 de la Cláusula 1.

C.3 Cesión de la Concesión o del contrato de concesión, sin autorización previa y expresa del Ministerio.

C.4 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 Negocio objeto del contrato de concesión, en los períodos punta, durante dos o más días consecutivos, ya sea respecto del mismo servicio o de servicios diferentes.

C.5 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) y/o con una capacidad de transporte (medida en plazas-kilómetro) 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.6 No cumplir oportunamente con la obligación de entregar, renovar, reemplazar o restituir, según corresponda, la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato y/o la Garantía de Cumplimiento de las Obligaciones Laborales.

C.7 La presentación de antecedentes falsos o inexactos que afecten de manera relevante las principales condiciones económicas y operativas de la concesión.

C.8 Acumulación de multas, cuya aplicación se encuentre ejecutoriada, por un monto superior a doce mil unidades de fomento (12.000 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.2.5 respecto a la puesta en marcha de los servicios.

D. PROCEDIMIENTO DE APLICACIÓN DE SANCIONES Y MECANISMOS DE RECLAMACIÓN ADMINISTRATIVA

En caso de constatar la existencia de una conducta sancionable, el Ministerio formulará cargos al Concesionario conforme a lo dispuesto en el presente Anexo. El Concesionario tendrá cinco (5) días hábiles para presentar sus descargos.

En caso que el Concesionario solicite en sus descargos medidas probatorias, el Ministerio dará lugar a ellas o bien las rechazara con expresión de causa. Con todo, el término probatorio que se conceda no podrá ser superior a diez (10) días hábiles. Las pruebas rendidas se apreciarán en conciencia, conforme lo dispone la Ley N°19.880.

La resolución definitiva que se dicte deberá pronunciarse sobre las alegaciones y defensas del Concesionario y, aplicará la sanción, sobreseimiento o absolverá, según corresponda. 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.

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 un 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. 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, 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 literal, deberán notificarse en el domicilio del Concesionario indicado en el contrato de concesión.

En todo lo no previsto en el presente literal, se aplicarán supletoriamente las normas establecidas en la Ley N°19.880.

ANEXO 8
DEL PERSONAL DESTINADO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

A. INTRODUCCIÓN

El Concesionario dispondrá del personal administrativo y de conducción en un número suficiente para los efectos de desarrollar los servicios objeto del contrato de concesión, respetando la normativa laboral y previsional que se encuentre vigente a la fecha de provisión de los servicios.

Si lo estima necesario y conveniente, el Concesionario además podrá contar con personal de apoyo que ejecute labores complementarias a la conducción de buses, como facilitar el acceso y salida del bus por parte de los usuarios con algún tipo de discapacidad o movilidad reducida, entregar información a los usuarios y velar por la validación del acceso al sistema de transporte, a bordo de buses o en zonas pagas.

B. 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 dar cumplimiento a 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, en el presente contrato de concesión y demás normas que regulan la actividad.

C. CAPACITACIÓN DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN

El Concesionario deberá llevar a cabo planes de capacitación para el personal de conducción, en materias propias relacionadas con el desarrollo de la actividad, conducción eficiente, servicio al cliente y seguridad a bordo de los buses, a fin de tender a la profesionalización de la actividad y la mejora en la calidad en la prestación de los servicios de transporte.

Los planes de capacitación antes referidos deberán tener una duración de a lo menos cinco (5) días hábiles o cuarenta y ocho (48) horas anuales.

El valor de la capacitación será de cargo de la Sociedad Concesionaria, la que no podrá traspasarlo al personal de conducción, lo cual se entiende sin perjuicio del posible financiamiento que pudiera obtener de otras fuentes.

D. SEGUROS

El Concesionario deberá cumplir lo prescrito en la Ley N°16.744, y además deberá contratar y mantener vigente, durante todo el período del contrato de concesión, un seguro para el personal de conducción y de apoyo si corresponde, que cubra como mínimo los riesgos y montos de cobertura que se definen en la siguiente Tabla.

Tabla 1
Seguros del personal de conducción (y de apoyo, si corresponde)

Causa	Monto
Muerte causada por accidente laboral o enfermedad profesional	UF 600
Invalidez total y permanente causada por accidente laboral o enfermedad profesional	UF 400
Muerte por un acto delictual	UF 600
Desmembramiento	UF 600

Sin perjuicio de lo anterior, el seguro deberá contemplar a lo menos las condiciones establecidas en las pólizas inscritas en el Registro de Pólizas de la Superintendencia de Valores y Seguros bajo los códigos 292.136 y 294.017.

E. EQUIPAMIENTO DEL PERSONAL

El Concesionario se obliga a entregar al personal de conducción (y de apoyo, si corresponde), a su costo, el uniforme que deberá utilizar durante la jornada laboral, debiendo considerar la existencia de personal masculino y femenino, y contemplar la entrega de dos (2) uniformes, uno para la temporada de verano y otro para la temporada de invierno.

En las instalaciones destinadas al personal de conducción (y de apoyo, si corresponde), se deberá disponer de al menos un espacio habilitado para el descanso y alimentación del personal. En caso de haber personal de ambos sexos, se deberá contar además con servicios higiénicos separados y, si corresponde, vestidores separados.

F. RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO EN EL CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN LABORAL Y PREVISIONAL

Para todos los efectos legales y obligaciones que se deriven del presente contrato de concesión, el Concesionario tendrá la responsabilidad total y exclusiva que la legislación laboral y de seguridad social le asignan en su condición de empleador del personal administrativo, de conducción y de apoyo. En especial, el Concesionario deberá observar el cumplimiento de 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.

Asimismo, en el evento de subcontratar los servicios, el Concesionario será el único y exclusivo responsable ante el Ministerio, y ante las autoridades administrativas y judiciales competentes, del cumplimiento de las obligaciones laborales y previsionales a que se encuentre obligado el contratista respecto de sus trabajadores.

El Concesionario deberá observar y acreditar a requerimiento y satisfacción del Ministerio y de las demás autoridades competentes, el cumplimiento de las obligaciones previstas en el presente Anexo.

G. DE LAS MODIFICACIONES AL ANEXO

Sin perjuicio de las atribuciones para realizar ajustes y modificaciones previstas en los apartados anteriores, y con el objeto de asegurar la continuidad y calidad de los servicios de transporte, este Anexo podrá modificarse, total o parcialmente, por acuerdo entre las partes o producto de modificaciones en la normativa vigente.

ANEXO 9
DOCUMENTOS VARIOS

CONTENIDO

El presente anexo contiene los siguientes documentos:

A. Descripción de las relaciones entre variables del negocio en el marco del contrato de concesión

B. Mandato Mercantil - Proveedor de Servicios Complementarios de Administración Financiera

C. Contrato de Prestación de Servicios y Equipamiento Tecnológico

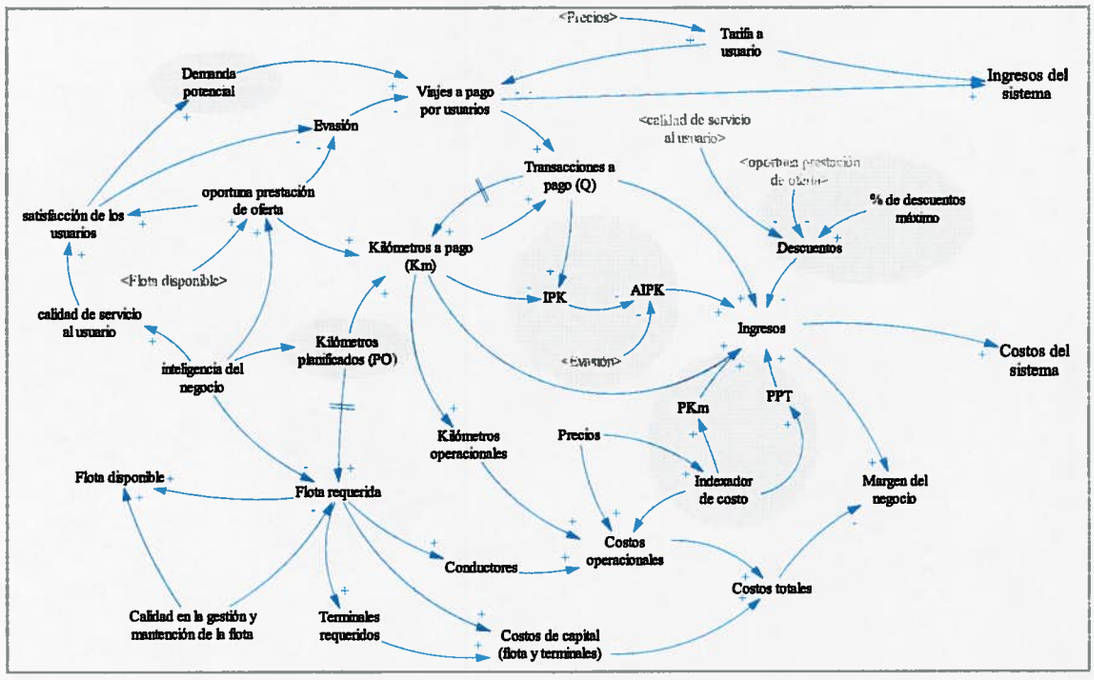
D. Declaración Jurada de la Sociedad Concesionaria, sobre el cumplimiento de la obligación de pago de las remuneraciones y cotizaciones previsionales de sus trabajadores

A. DESCRIPCIÓN DE LAS RELACIONES ENTRE VARIABLES DEL NEGOCIO EN EL MARCO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Un eje central de las herramientas que normarán la prestación de servicios por parte de los operadores de transporte se basa en la definición de criterios precisos y claros, que permitan a cada uno de los actores entender su rol, responsabilidades y derechos.

En este contexto, es particularmente importante identificar los elementos que determinan el comportamiento del negocio en el tiempo y cómo estos elementos serán abordados a lo largo de la concesión, la que por su naturaleza debería adaptarse a las condiciones particulares de un servicio público de estas características. En la Figura 1[1] se describe lo que a juicio del Ministerio constituiría un marco coherente y consistente con este objetivo.

Figura 1
Descripción de las relaciones entre variables del negocio en el marco del contrato de concesión



Así planteado, el modelo anterior permite reconocer las siguientes relaciones:

---

[1] La dirección de las flechas señaladas describe la relación de efecto entre las diferentes variables y la polaridad (positivo [+], negativo [-] y neutro) describe la dirección de dicho efecto: a) positivo, implica un impacto en la misma dirección respecto de la variable independiente, ya sea el crecimiento o decrecimiento b) negativo, implica que el movimiento de la variable dependiente es contrario al movimiento de la variable independiente c) neutro, implica que el tipo de impacto no es único.

A.1 La *satisfacción de los usuarios*, además de ser un fin en sí mismo, impacta positivamente en una mayor *Demanda potencial* del Sistema.

A.2 La *satisfacción de los usuarios* depende, por su parte, de una *oportuna prestación de oferta*, así como de la *Calidad de servicio al usuario*. Esta última recoge no solo la disponibilidad de capacidad de transporte, sino también los elementos propios de la comodidad y estado de los buses.

A.3 La *inteligencia del negocio* opera como un mecanismo idóneo para contribuir a focalizar la operación en el usuario, función que correspondería tanto al Concesionario, para enfrentar adecuadamente las necesidades de transporte y calidad de servicio, como a la Autoridad, para velar por la integridad y coherencia del Sistema.

A.4 Por otra parte la *inteligencia del negocio* también permite un permanente control de los costos de capital (*Flota requerida* y *Terminales requeridos*, por ejemplo), así como de los *Costos operacionales* (que dependen fundamentalmente de los *Kilómetros operacionales* requeridos para capturar de manera eficiente la mayor demanda posible). Por ende, una reducción de costos por eficiencia impacta positivamente en el *Margen del negocio* del Concesionario, mientras que para la Autoridad representa una reducción de los *Costos del sistema* dada la mayor eficiencia en el uso de los buses y menores kilómetros.

A.5 En función de lo anterior, los *Ingresos del operador* se determinarían esencialmente por las *Transacciones a pago (Q)*, las que dependerían de la calidad y cobertura del servicio prestado, así como del efecto directo de la reducción de la *Evasión*; esta reducción, a su turno, se podría lograr en parte cuando los usuarios están satisfechos o cuando no poseen incentivos para evadir producto del hacinamiento en buses o paraderos, entre otros factores.

Respecto de los elementos que permitirían eliminar riesgos exógenos y mitigar aquellos endógenos al sistema de transporte público, se distinguirían al menos los siguientes (destacados en verde en la Figura 1):

A.6 Desde la perspectiva del *Margen del negocio*, los operadores verían condicionada su estabilidad futura por posibles variaciones de la demanda (*Transacciones a pago (Q)*), riesgo que se verá mitigado mediante el mecanismo de ajuste de ingresos según el índice de pasajeros/kilómetro (*AIPK*).

A.7 También desde la perspectiva del *Margen del negocio*, los *Kilómetros operacionales* que involucrarían mayor costo para los operadores también serán reflejados en los costos del Sistema. En este mismo ámbito, la exposición a variaciones de precios será completamente reconocida mediante el *Indexador de costos*, eliminando este riesgo para los operadores.

A.8 Desde la perspectiva de los *Descuentos* vinculados a la *Oportuna prestación de oferta* y de *Calidad de servicio*, se establecen topes máximos que permiten acotar los riesgos del negocio y focalizar el accionar del Concesionario y Autoridad en el mejoramiento de la calidad.

A.9 Un cuarto elemento relevante en el equilibrio del Sistema se refiere al modelo de uso preferente de las vías, que permite a los diferentes operadores de transporte un grado acotado de flexibilidad, para incrementar el potencial de captura de demanda.

En función de lo recién expuesto, el modelo de contrato contiene equilibrios endógenos para la provisión de un servicio eficaz y eficiente. No obstante, para velar por el equilibrio de largo plazo del

negocio es necesario abordar cómo la Autoridad y el Concesionario asumirían el potencial impacto de otros dos elementos críticos: la *Flota requerida* y la *Tarifa a usuarios* (destacados en rojo en la Figura).

Conforme a lo señalado en el párrafo precedente, con el objeto de asegurar la mantención de las condiciones y supuestos bajo los cuales se estructuró el negocio, se contemplan instancias de revisión de precios a lo largo de la vigencia de la concesión. Estas instancias serán de dos tipos: programadas y excepcionales.

Las instancias de revisión implicarán modificaciones sólo en aquellos aspectos que correspondan a los ajustes de las variables económicas que definen el negocio. Para estos efectos, se especifican las directrices sobre las cuales se llevarán a cabo estas revisiones.

B. MANDATO MERCANTIL - PROVEEDOR DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA

CONTRATO DE MANDATO MERCANTIL DE RECAUDACION, ADMINISTRACIÓN Y CUSTODIA

DE

[***] S.A.

COMO PROVEEDOR DE SERVICIOS DE TRANSPORTE

A

[***] S.A.

COMO "ADMINISTRADOR FINANCIERO TRANSANTIAGO"

ÍNDICE

CLAUSULA I CONSIDERACIONES GENERALES 8
CLAUSULA II MANDATO MERCANTIL..... 11
CLAUSULA III REMUNERACION DEL MANDATARIO. 13
CLAUSULA IV OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DEL AFT 13
CLAUSULA V VIGENCIA DEL CONTRATO 15
CLAUSULA VI DISPOSICIONES VARIAS..... 15

EN SANTIAGO DE CHILE, a [•] días de [•] de dos mil [•] ante mí, [•], Notario Público de Santiago, Titular de la Notaría número [•] de don [•], con oficio en [•], comparecen: por una parte, [•] S.A. (en adelante el "Concesionario" o el "Mandante"), Rol Único Tributario [•], representada, según se acreditará, por don[ña] [•], mayor de edad, [nacionalidad], [estado civil], [profesión], Cédula Nacional de Identidad número [•] y por don[ña] [•], mayor de edad, [nacionalidad], [estado civil], [profesión], Cédula Nacional de Identidad número [•], todos con domicilio para estos efectos en Santiago, [•], y; por la otra parte, Administrador Financiero de Transantiago S.A. (en adelante indistintamente el "Mandatario", el "Administrador Financiero de Transantiago" o el "AFT"), Rol Único Tributario [•], representado, según se acreditará, por don[ña] [•], mayor de edad, [nacionalidad], [estado civil], [profesión], Cédula Nacional de Identidad número [•] y por don[ña] [•], mayor de edad, [nacionalidad], [estado civil], [profesión], Cédula Nacional de Identidad número [•], todos con domicilio para estos efectos en Santiago, [•]; quienes acreditan sus identidades con las cédulas antes citadas, y exponen lo siguiente:

El Concesionario y el AFT podrán ser referidos individualmente como "parte" y colectivamente como "las partes."

CLÁUSULA I CONSIDERACIONES GENERALES

DEFINICIONES

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. **Área Regulada**: Es el conjunto de vías, presentes y/o futuras, ubicadas al interior de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que corresponde al radio urbano de la ciudad de Santiago, en adelante "Gran Santiago", establecido en la Resolución N°106, de 1995, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, o en la que la modifique o reemplace.

1.2. **Contrato:** Corresponde al presente contrato de mandato mercantil celebrado entre el Concesionario y el AFT.

1.3. **Contrato AFT**: Contrato de Prestación de los Servicios Complementarios de Administración Financiera de los Recursos del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de Santiago, celebrado entre el AFT y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante "el Ministerio", con fecha 28 de julio de 2005.

1.4. **Contrato de Mandato Metro–AFT**: Contrato de Mandato Mercantil de Recaudación y Custodia suscrito el 12 de septiembre de 2005, entre el Administrador Financiero de Transantiago S.A. y la Empresa de Transportes de Pasajeros Metro S.A.

1.5. **Cuentas Bancarias del Sistema:** Son las cuentas corrientes bancarias abiertas por el AFT en su calidad de administrador de los recursos del sistema, a su nombre, y que son

administradas por el AFT en virtud del Contrato AFT, de las instrucciones que al efecto imparta el Ministerio.

1.6. **Cuentas Contables del Sistema**: Corresponden a las cuentas contables que deberá mantener el AFT con el objeto de registrar los distintos movimientos contables y financieros de los recursos del Sistema.

1.7. **Día Hábil:** Todos los días de lunes a viernes, ambos inclusive, excepto feriados.

1.8. **Operador de transporte:** Cualquier prestador de servicios de transporte público del Sistema.

1.9. **Proveedores de Infraestructura**: Son aquellas personas naturales o jurídicas que explotan infraestructura pública entregada en concesión por el Ministerio de Obras Públicas y/o el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, distintas de las vías tarificadas.

1.10. **Proveedor de Servicios Complementarios**: Es aquella persona jurídica designada 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 punto 1.8 del contrato de concesión.

1.11. **Recursos del Sistema**: Es el conjunto de ingresos provenientes de la comercialización y carga del medio de acceso, así como aquellos correspondientes a las multas cursadas a los operadores de transporte y proveedores de los servicios complementarios –salvo aquellas multas que, de conformidad a la Ley N°18.696, sean a beneficio fiscal– y los eventuales aportes provenientes del Estado u otras personas naturales o jurídicas.

1.12. **Sistema de Transporte Público o Sistema:** Es el conjunto de concesionarios de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses de la ciudad de Santiago, de los proveedores de servicios complementarios y quienes legalmente les sucedan en dichas funciones, así como cualquier otro proveedor de servicios de transporte público que opere al interior del área regulada y que se integre a través del medio de acceso.

1.13. **Usuario o Pasajero:** Persona que accede a los servicios de transporte público previo pago de la tarifa correspondiente, utilizando el medio de acceso definido en este contrato de concesión.

1.14. **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 el Decreto Supremo N°900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, u otras.

ANTECEDENTES

a. Con fecha [•] de [•] de dos mil once, de conformidad con la Ley N° 18.696, [•] S.A. suscribió con el Ministerio un Contrato de Concesión de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros Mediante Buses (en adelante el "contrato de concesión"). De conformidad a lo dispuesto en dicho

contrato, el Concesionario tendrá derecho a percibir un pago por los servicios de transporte de pasajeros.

El contrato de concesión se inserta en el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago. Éste comprende, como condición necesaria para su funcionamiento, el desarrollo de los siguientes servicios complementarios:

- Emisión y comercialización del medio de acceso.
- Provisión de la red de carga del medio de acceso.
- Comercialización, provisión e instalación de los equipamientos necesarios para la validación y registro de las etapas de viaje.
- 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.
- Captura, procesamiento y distribución de la información de validación y posicionamiento generada por los servicios de transporte, necesarios para la gestión operativa del Sistema.
- Otros servicios complementarios que el Ministerio contrate o disponga, de conformidad con la normativa vigente.

El Sistema, en consecuencia, está conformado por un conjunto de operadores de transporte y proveedores de los servicios complementarios. La regulación, coordinación y 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.

b. El [•] de [•] de dos mil [•], de conformidad con las Bases de Licitación Pública del Contrato de Prestación de Servicios Complementarios de Administración Financiera de los Recursos del Sistema de Pasajeros de Santiago "Licitación AFT 2004", Administrador Financiero de Transantiago S.A. suscribió con el Ministerio el Contrato de Prestación de los Servicios Complementarios de Administración Financiera de los Recursos del Sistema de Transporte Público (en adelante el "contrato AFT"). En el marco de dicho contrato, corresponde al AFT, entre otras funciones, administrar los recursos del Sistema, con el objeto de (i) pagar la remuneración que corresponde al Concesionario por la prestación de los servicios de transportes, previa aplicación de los descuentos, multas, y/o retenciones judiciales que correspondan; (ii) ejecutar los demás pagos que corresponda realizar de conformidad a lo dispuesto en el contrato de concesión, en particular, el pago de los proveedores de infraestructura y (iii) ejecutar los pagos que corresponden a los restantes prestadores de servicios de transportes y los proveedores de servicios complementarios, en los términos señalados en el presente contrato, en el contrato de concesión, en el contrato AFT y en los contratos suscritos con los demás proveedores de servicios complementarios del Sistema, si los hubiere.

c. Por medio del presente instrumento, y de acuerdo con lo establecido en los contratos anteriormente indicados, [•] S.A. designa al AFT, quien acepta, mandatario para el cobro,

depositario, administrador y custodio de los recursos que le corresponden como Concesionario, para lo cual las partes convienen celebrar el presente contrato:

CLÁUSULA II MANDATO MERCANTIL

OBJETO DEL CONTRATO

Por este instrumento, [•] S.A. le encarga al AFT la recaudación de todos los recursos devengados por la prestación de sus Servicios de Transporte, de conformidad con lo dispuesto en el contrato de concesión, encargo que el AFT se compromete a cumplir con estricta sujeción al presente contrato, al contrato de concesión y al contrato AFT.

Para esos efectos, [•] S.A. viene en conferir un mandato al AFT, en adelante el "Mandato", para que AFT realice y ejecute todos y cada uno de los encargos descritos en las cláusulas de este instrumento. En virtud de lo anterior, el AFT, actuando a nombre y en representación de [•] S.A. (salvo autorización expresa y por escrito del mismo para que actúe como mandatario a nombre propio), queda facultado para cobrar y percibir de los Usuarios del Sistema el dinero que le corresponda a [•] S.A. por la prestación de sus servicios de transporte; depositar dichos recursos en las distintas Cuentas Bancarias del Sistema; realizar la cobranza judicial y extrajudicial de los pagos adeudados; efectuar liquidaciones periódicas para efectos de determinar los montos que le corresponden a [•] S.A. por los servicios de transporte prestados; operar las Cuentas Bancarias, corrientes, de depósito o de cualquier naturaleza, con facultad para depositar, girar contra esas cuentas, transferir fondos de conformidad al contrato AFT y protestar cheques y, en general, llevar a cabo toda clase de operaciones bancarias que no importen endeudamiento, pudiendo girar, aceptar, protestar, depositar, cobrar y percibir. Se excluye expresamente la facultad del AFT de efectuar inversiones con los recursos que le corresponden a [•] S.A.

PAGOS

Las facultades expresadas en la cláusula anterior, sólo podrán ejercerse con el único y exclusivo propósito de que AFT realice los pagos que le corresponden a [•] S.A. por (i) la prestación de sus servicios de transporte, (ii) los demás pagos que corresponda realizar de conformidad a lo dispuesto en el contrato de concesión, en particular, el pago de los Proveedores de Infraestructura, y (iii) los pagos que le corresponde realizar a los diferentes Proveedores de Servicios Complementarios en los términos señalados en los respectivos contratos de prestación de Servicios Complementarios.

Se deja expresa constancia que las sumas de dinero pagaderas a [•] S.A. y a los Proveedores de Infraestructura serán determinadas de conformidad al contrato de concesión, y calculadas, liquidadas y en definitiva depositadas, según el procedimiento que se señala en el contrato AFT. Los términos, condiciones y procedimientos establecidos en el citado Contrato AFT son elementos esenciales y determinantes para el otorgamiento del presente Mandato por parte de [•] S.A.

También se deja expresa constancia que las sumas de dinero pagaderas a los Proveedores de Servicios Complementarios serán calculadas, liquidadas y en definitiva depositadas, según lo

establecido en el contrato AFT y en los respectivos contrato de prestación de Servicios Complementarios. Los términos, condiciones y procedimientos establecidos en los citados instrumentos son elementos esenciales y determinantes para el otorgamiento del presente Mandato por parte de [•] S.A.

Se deja expresa constancia que, especialmente en cuanto tengan relación con las obligaciones que asume el AFT en la presente Cláusula, el Concesionario reconoce y acepta los términos del contrato de Mandato Metro–AFT.

FECHAS DE PAGO

Los pagos por la prestación de los servicios de transporte serán realizados por el AFT los días 10 y 25 de cada mes. En caso que el día 10 y/o el 25 del mes corresponda a un día no hábil, la fecha de pago se postergará hasta el primer día hábil siguiente.

Los kilómetros con derecho a pago realizados entre los días 1 y 15 de cada mes (mes M), ambas fechas inclusive, y las transacciones con derecho a pago registradas en los validadores del medio de acceso entre los días 1 y 15 de cada mes (mes M), ambas fechas inclusive, que fueren descargadas hasta el día 17 de dicho mes (mes M), se pagarán el día 25 del mes en curso (mes M).

Los kilómetros con derecho a pago realizados entre el día 16 y el último día de cada mes (mes M), ambas fechas inclusive, y las transacciones con derecho a pago registradas en los validadores del medio de acceso entre el día 16 y el último día de cada mes (mes M), ambas fechas inclusive, que fueren descargadas hasta el día 2 del mes siguiente (mes M+1), se pagarán el día 10 del mes siguiente (mes M+1).

Sin perjuicio de lo anterior, las transacciones con derecho a pago que fueren descargadas después de los días 17 ó 2 de cada mes, según corresponda de acuerdo a lo establecido en los párrafos anteriores, se pagarán en la liquidación más próxima a la fecha en que fueren informadas, utilizando el valor del PPT correspondiente a dicha liquidación.

Los costos por el uso de infraestructura concesionada en los términos estipulados en el punto 5.4.1.7, que se devenguen entre los días 1 y el último día de cada mes (mes M), ambas fechas inclusive, se pagarán al Proveedor de Infraestructura Concesionaria el día 25 del mes subsiguiente (mes M+2).

Adicionalmente, los pagos correspondientes a los servicios complementarios, excluidos los que correspondan al AFT, si los hubiere, se realizarán en las fechas previstas en los respectivos contratos de servicios complementarios.

Se deja constancia que [•] S.A. renuncia a solicitar giros o pagos en fechas distintas de las establecidas en el presente contrato, salvo en caso de mora o retardo del AFT.

Asimismo, se deja expresa constancia que, con el objeto de garantizar su obligación de realizar los pagos descritos, el AFT ha tomado las Boletas Bancarias de Garantía a favor del Ministerio individualizadas en el Contrato AFT.

CLÁUSULA III REMUNERACION DEL MANDATARIO.

Como retribución por los servicios prestados en virtud del presente contrato, el AFT recibirá mensualmente un monto equivalente a un 1,95% de los ingresos totales del Sistema por uso de servicios de transporte (RTAFT), más IVA si procede, más los otros ingresos señalados en la Cláusula 49 del Contrato AFT. Todas estas remuneraciones serán pagadas al AFT con los recursos del Sistema, de conformidad al Contrato AFT, los días 24 de cada mes.

Para este efecto, [•] S.A. faculta al AFT para que previa instrucción del Ministerio se pague sus servicios, con cargo a los recursos disponibles del Sistema, un monto proporcional al uso que hace de los servicios del AFT, según la fórmula siguiente:

$$RAFT_{i,j} = \frac{IST_{i,j}}{\sum_{i=1}^{N} IST_{i,j}} \times RTAFT_j$$

Donde:

$RAFT_{i,j}$: Remuneración correspondiente al AFT asociada al Operador i para el mes j.

$RTAFT$: Remuneración Total del AFT según Cláusula 49 del Contrato AFT para el mes j.

$ISTi,j$: Ingresos por concepto de Servicios de Transporte del Operador i en el mes j.

N : Número total de Operadores de Servicios de Transporte a los que presta servicios el AFT.

CLÁUSULA IV OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DEL AFT

Sin perjuicio de las demás responsabilidades asumidas por el AFT para efectos de cumplir los encargos que se le han asignado en virtud de este contrato, el AFT asume las siguientes obligaciones adicionales:

(i) Realizar, con cargo a los recursos del mandante para los efectos de su liquidación y transferencia a [•] S.A, todos los actos que fueren necesarios para la preservación de los mismos y procediendo de acuerdo a las instrucciones contenidas en el presente instrumento y las que, de conformidad al mismo, [•] S.A. le imparta en el futuro.

(ii) Dar aviso inmediato a [•] S.A. de cualquier hecho o circunstancia comunicado por el Ministerio o que hubiese sido advertido directamente por el AFT, que afecte, perturbe o amenace de cualquier modo los bienes y derechos objeto del presente contrato.

(iii) Proporcionar a [•] S.A. simultáneamente la misma información que proporcione al Ministerio en relación a las materias a que se refiere este contrato.

(iv) Dar las facilidades que fueren necesarias a sólo requerimiento de [•] S.A., para que éste, o las personas que le indique, auditen las cuentas y operaciones a que se refiere este contrato, en horas de oficina definidas por [•] S.A. El Mandatario no podrá excusarse de esta obligación bajo pretexto alguno.

(v) Cumplir cabal y oportunamente con los encargos que constituyen la finalidad del contrato, realizando para ello los actos, contratos, operaciones, pagos, inversiones o

negocios que se requiera. El AFT será responsable de adoptar todas las medidas y resguardos internos y externos para proteger el patrimonio de [•] S.A. objeto de este contrato, incluyendo, pero sin limitarse, a prácticas de seguridad, de contabilidad y de fiscalización que sean usuales para quienes administran dineros de terceros y, en general, dar cabal cumplimiento a las obligaciones que le impone sobre el particular el contrato AFT.

(vi) Llevar el inventario y registro de los bienes y derechos objeto del contrato con la debida diligencia, debiendo preparar y remitir a [•] S.A. un informe diario, cada Día Hábil, del estado de las Cuentas Bancarias y Contables del Sistema.

(vii) Guardar reserva respecto de las operaciones, actos, contratos, documentos e información que se relacionen con [•] S.A., con los mismos alcances que la Ley General de Bancos y otras normas aplicables establecen para el secreto bancario.

(viii) Entregar al nuevo Mandatario, en los casos de sustitución, los bienes y derechos objeto del contrato.

(ix) Indemnizar y mantener indemne a [•] S.A durante la duración del contrato. Esta obligación comprende y se extiende a pagar a [•] S.A. los perjuicios en que éste incurra por incumplimiento de las obligaciones de AFT de acuerdo a este contrato, y mantener indemne y libre de todo daño y perjuicio [•] S.A. frente a acciones o demandas iniciada por terceros en contra del patrimonio de [•] S.A. que fuere objeto de este contrato y a sus accionistas, directores, funcionarios, agentes y empleados, provenientes de cualquier pérdida, reclamo, daño, sanción (incluyendo, sin limitarse a, cualquier responsabilidad que se le pretendiera hacer extensiva bajo cualquier norma de la legislación vigente) y gastos (incluyendo comisiones y gastos de asesoría) que se deriven del incumplimiento de las obligaciones de administración y custodia que contemple este contrato, los acuerdos suscritos o que se suscriban con relación al mismo.

(x) Indemnizar y mantener indemne a [•] S.A al término del contrato AFT. Esta obligación comprende y se extiende a pagar a [•] S.A. los perjuicios en que éste incurra por incumplimiento de las obligaciones de AFT al término del contrato AFT, perjuicios que se avalúan anticipadamente en el equivalente a UF XXXX divido por un factor N, donde N representa el total de Proveedores de Servicios de Transporte que haya firmado mandatos al AFT y que se encuentren vigentes al momento del incumplimiento.

(xi) Depositar en las Cuentas Bancarias del Sistema única y exclusivamente los recursos a que se refiere la Cláusula XX del Contrato AFT, obligándose a mantener tales recursos enteramente separados entre sí y separados respecto de los recursos del AFT. En la apertura y operación de tales cuentas el AFT deberá adoptar todos los resguardos para que siempre y en todo momento los recursos del Sistema no se confundan ni se integren a su patrimonio.

(xii) Responder por el correcto funcionamiento de los procesos de recaudación, contabilización, transferencia, distribución, liquidación y pago de los recursos del Sistema, sin que pueda invocar fallas o defectos de cualquier índole tanto propios como de sus proveedores, para excusarse en el cumplimiento oportuno de sus obligaciones.

(xiii) Pagar a los cesionarios del Concesionario las sumas que correspondan si éste, en ejercicio de lo dispuesto en los artículos 1901 y siguientes del Código Civil, cede total o parcialmente su derecho a los ingresos previstos en el contrato de concesión. Verificada y notificada que fuere la cesión de derechos, los pagos a favor del Concesionario a que hubiere lugar de acuerdo al contrato de concesión y solo 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.

(xiv) En general, cumplir con las demás obligaciones que la ley impone a los mandatarios, administradores o custodios.

El AFT será, siempre y en todo momento, responsable hasta de culpa levísima por los eventuales perjuicios que se pudieren ocasionar a [•] S.A., derivados de la celebración del presente contrato.

CLÁUSULA V VIGENCIA DEL CONTRATO

El presente contrato se mantendrá vigente mientas se mantengan vigentes, copulativamente, el Contrato AFT y el contrato de concesión.

CLÁUSULA VI DISPOSICIONES VARIAS

IDIOMA OFICIAL Y PLAZOS

El castellano será el idioma oficial para todos los efectos de este contrato.

Los plazos establecidos en este contrato serán de días corridos y en el evento de que alguno de ellos venciere un día sábado, domingo, feriado, 31 de diciembre o cualquier otro feriado bancario si lo hubiere, el plazo se entenderá automáticamente prorrogado para el siguiente día hábil.

AVISOS Y COMUNICACIONES ENTRE LAS PARTES

Para los fines previstos en el presente contrato, los avisos y comunicaciones entre las Partes se efectuarán por escrito y deberán ser enviados a los respectivos domicilios consignados en este instrumento, y se entenderán recibidos al tercer día siguiente a aquel en que hubieren sido depositadas en la Oficina de Correos correspondiente a su lugar de despacho. A contar de este día comenzarán a correr los plazos que fueren aplicables. Con todo, los avisos y comunicaciones podrán enviarse por escrito, por correo electrónico, de acuerdo con la información de contacto aquí indicada:

Concesionario	Representante - - - -
	Domicilio- - - - -
	Atención:
	Copia:
	Teléfono:
	Correo electrónico
AFT:	Representante- - -
	Domicilio - -
	Atención:
	Copia:
	Teléfono:
	Correo electrónico:

Cuando la comunicación o aviso se dirija mediante correo electrónico, se entenderá que éste ha sido entregado al día siguiente a aquél en que el correo electrónico fue enviado, y siempre que la parte que envía tal aviso despache una copia por carta certificada dentro de dos (2) días hábiles después de despachar el aviso por correo electrónico.

Cualquier cambio de representantes o de domicilio de las Partes deberá notificarse por carta certificada.

LEY APLICABLE E INTERPRETACIÓN

El presente contrato se regirá por las leyes de la República de Chile y sus modificaciones. Por consiguiente, las Partes, en lo que les corresponda, deberán cumplir con toda la normativa legal y reglamentaria chilena, vigente o futura, que se relacione con este contrato, el que se interpretará de acuerdo con la legislación chilena.

Las partes declaran expresamente que para los efectos del presente Contrato constituyen domicilio en la ciudad y comuna de Santiago, Chile.

RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS

1 Las divergencias que se produzcan entre las Partes con motivo de cálculos de las liquidaciones y pagos por concepto de (i) prestación de servicios de transporte, y (ii) remuneraciones que de conformidad al contrato [•] S.A. deba pagar a AFT, o viceversa, serán resueltas de conformidad al procedimiento general de reclamación o impugnación de liquidaciones a que se refiere el contrato de concesión.

2 Con excepción de lo expresado en el numeral precedente, todas las disputas o controversias que se produzcan entre las partes con motivo del presente contrato y sus efectos, sus documentos complementarios o modificatorios, ya se refieran a su interpretación, cumplimiento, validez, terminación o cualquier otra materia relacionada con los mismos, serán sometidas por las partes a la jurisdicción, conocimiento y resolución de un árbitro que fallará conforme a derecho en cuanto al fondo del asunto, pero que actuará como arbitrador en cuanto al procedimiento, sujetándose empero, a las normas que se indican en el presente numeral. Tal árbitro será designado por las partes de común acuerdo. El procedimiento arbitral, incluyendo las audiencias y reuniones, se llevará a cabo en la ciudad y comuna de Santiago de Chile. Si no se produjere acuerdo en esta designación dentro de los 10 días siguientes a la recepción de una comunicación enviada por la contraria solicitando la designación de un árbitro, conocerá de la disputa un panel de tres árbitros; cada parte designará a un árbitro y el tercer árbitro será designado por los árbitros elegidos por las partes. En el evento que los dos árbitros elegidos por las Partes no acuerden la persona del tercer árbitro dentro de los 10 días contados desde la fecha de designación del último de los dos árbitros anteriores, éste será designado conforme al Reglamento pertinente del Centro de Arbitrajes y Mediaciones de la Cámara de Comercio de Santiago, A.G., el cual consta de la escritura pública otorgada el 10 de diciembre de 1992 en la Notaría de Santiago de don Sergio Rodríguez Garcés, modificada por la escritura pública otorgada el 18 de Agosto de 1995 en la Notaría de Santiago de don Raúl Undurraga Laso, y que conocido y aceptado por

las Partes, se entiende parte integrante de este contrato. Las Partes confieren poder irrevocable a la Cámara de Comercio de Santiago, A.G., para que, a solicitud de cualquiera de ellas, designe a este tercer árbitro de entre los integrantes del cuerpo arbitral del Centro de Arbitrajes y Mediaciones antes referido. El tercer árbitro presidirá el tribunal arbitral. El Tribunal Arbitral así constituido fallará conforme a derecho en cuanto al fondo del asunto, y se someterá al Reglamento del referido Centro de Arbitrajes y Mediaciones en cuanto al procedimiento, y podrá acumular los procesos de que conozca, sea de oficio o a petición de Parte. El arbitraje se efectuará en idioma castellano, pero cualquier testigo cuyo idioma no sea el castellano podrá dar su testimonio en su idioma con traducción simultánea al castellano (correspondiendo los costos de traducción a la Parte que presente al testigo). Cada Parte del arbitraje soportará sus propias costas, incluyendo los honorarios de abogados, así como la mitad de los honorarios de los árbitros, salvo que los árbitros fallen que las costas del arbitraje, incluyendo los honorarios de abogados, se distribuyan de modo diferente. Todas las Resoluciones judiciales dictadas por el Tribunal Arbitral serán definitivas y obligarán a las Partes e incluirán las razones que motivan la decisión, las cuales también deberán comunicarse al Ministerio. Las Resoluciones podrán ser ejecutadas en cualquier tribunal competente con jurisdicción sobre las Partes. Por este acto, las Partes renuncian a todo derecho a ejercitar recursos en contra del fallo arbitral ante cualquier corte o tribunal, salvo a los recursos de queja y de casación en el fondo y en la forma establecidos por la legislación chilena. El Árbitro o el Tribunal Arbitral, según sea el caso, queda especialmente facultado para resolver todo asunto relacionado con su competencia y/o jurisdicción.

VARIOS

1 **Aceptación del contrato**: El AFT, a través de su representante autorizado que comparece en esta escritura, acepta expresamente para su representada el encargo y los términos que en virtud del presente Contrato se le otorga.

2 **Aceptación del contrato AFT, contrato Mandato Metro–AFT**: El Concesionario, a través de su representante autorizado que comparece en esta escritura, declara conocer y aceptar el Contrato AFT y sus Anexos y el contrato Mandato Metro–AFT.

3 **Renuncia y Excedentes**: El Mandante renuncia expresamente a los saldos que existan a su favor, en todo momento, en las Cuentas Bancarias 1 y 4 del Sistema. Además, renuncia expresamente a los saldos que existan a su favor en la Cuenta Bancaria 2 del Sistema al terminarse la concesión de vías del Mandante, siempre que no existan pagos pendientes a favor del Mandante según el esquema de remuneración del Mandante establecido en el contrato de concesión. Estas renuncias las efectúa en los términos del Artículo 12 del Código Civil.

4 **Sucesores Legales y Cesionarios**: Lo dispuesto en este Contrato será obligatorio para todas las partes de este instrumento y para sus respectivos sucesores legales y cesionarios.

5 **Fuerza Mayor**: el AFT no podrá invocar fuerza mayor o caso fortuito para liberarse o eximirse de sus obligaciones, en especial las de recaudación y pago, de conformidad a este Contrato.

6 **Gastos**: Todos los gastos del presente Contrato son y serán de cargo del AFT, renunciando desde ya a ejercer cualquier acción o derecho para percibir reembolso de los mismos.

7 **Ejemplares**: El presente contrato se firma en 5 ejemplares, quedando dos en poder de cada parte y uno en poder del Ministerio.

DE LOS ACCIONISTAS DE AFT

Presentes a este acto _____ [individualización accionistas de AFT], quienes declaran: conocer y aceptar el presente contrato, obligándose a no adoptar y procurar que sus directores no adopten, ningún acuerdo o resolución que importe o pueda importar un incumplimiento de las obligaciones de AFT bajo este contrato.

PERSONERÍAS

C. CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS Y EQUIPAMIENTO TECNOLÓGICO

ACUERDO

EN SANTIAGO DE CHILE, a ___ de_____ 2012, entre, _____, en adelante el "Concesionario de Uso de Vías" o el "Concesionario", Rol Único Tributario número _____-__, con domicilio para estos efectos en _____, comuna de _____ y; ADMINISTRADOR FINANCIERO DE TRANSANTIAGO S.A., en adelante indistintamente el "Proveedor de Servicios y Equipamiento", el "Administrador Financiero Transantiago" o el "AFT", Rol Único Tributario 99.597.320-0, con domicilio para estos efectos en Santiago, calle Monjitas número 392 oficina 901 y 902; quienes acuerdan lo siguiente:

CLÁUSULA 1 ANTECEDENTES

1.1. Con fecha _____de _____ de dos mil once, el Concesionario suscribió con el Ministerio un Contrato de Concesión de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros Mediante Buses (en adelante el "Contrato de Concesión de Uso de Vías"), el cual fue aprobado por Resolución N° _____, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

1.2. Por Resolución N°15, de 2004, del Ministerio, se aprobaron las "Bases de Licitación Pública del Contrato de Prestación de los Servicios Complementarios de Administración Financiera de los Recursos del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Santiago y sus Anexos", (en adelante las "Bases de Licitación AFT 2004"), las cuales fueron modificadas por Resoluciones N° 24, N° 29 y N° 36, de 2005, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

1.3. Con fecha 28 de Julio de 2005, en conformidad con las citadas Bases de Licitación AFT 2004, el Administrador Financiero de Transantiago S.A. suscribió con el Ministerio el Contrato AFT, el cual fue aprobado por Resolución Exenta N° 1853, de 2005, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

1.4. Que, de conformidad con lo establecido en las Bases AFT 2004 y sus Anexos y el Contrato señalado en el punto 1.3 anterior, el AFT tiene la obligación de la provisión, instalación, mantención y reposición de los sistemas, componentes y equipos que forman parte del Sistema de Acceso Electrónico y del Sistema de Apoyo a la Explotación de Flotas, así como también la prestación de los servicios de capacitación necesarios para la correcta operación de los Sistemas.

1.5. Con fecha [_____] de [_____] de 2006, el Concesionario suscribió con el AFT un Contrato de Prestación de Servicios y Equipamiento Tecnológico (en adelante, indistintamente el Contrato de Equipamiento).

CLÁUSULA 2 DECLARACIONES Y ACUERDO DE LAS PARTES

Las partes están de acuerdo en la necesidad de mantener en forma transitoria los servicios prestados por el AFT, bajo el actual esquema de Servicios Complementarios, con la finalidad de asegurar la transición gradual y exitosa de los servicios de transporte, bajo el modelo de integración tarifaria, financiera y tecnológica del Sistema de Transporte Público. En virtud de ello, las partes acuerdan lo siguiente:

2.1 Dar por reproducidas las cláusulas del Contrato de Prestación de Servicios y Equipamiento Tecnológico (Contrato de Equipamiento), suscrito entre el Concesionario y el AFT con fecha [____] y sus posteriores modificaciones.

2.2 Los servicios tendrán validez y producirán sus efectos aún en caso de término por cualquier motivo del Contrato de Concesión de Uso de Vías suscrito entre el Concesionario y el Ministerio.

2.3 Las partes acuerdan extender la aplicación de la cláusula arbitral contenida en el Contrato de Equipamiento al presente acuerdo.

2.4 Sin perjuicio de lo señalado en los numerales 2.1 y 2.2 anteriores, las partes comparecientes acuerdan modificar el contrato en los siguientes términos:

a) Eliminar el literal (ii) de la Cláusula 5 - Vigencia del Contrato, del Contrato de Equipamiento.

b) Modificación de la Cláusula 10 del Contrato de Equipamiento, en el sentido que "el Concesionario declara que su flota está compuesta por un total de [_____] buses".

2.5 El presente instrumento se otorga en tres ejemplares, quedando uno en poder de cada parte y uno en poder del Ministerio.

_____ _____

pp. AFT S.A. pp. Concesionario

D. 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.
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

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE EN EXTRACTO.

PEDRO PABLO ERRÁZURIZ DOMÍNGUEZ
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

FELIPE LARRAÍN BASCUÑÁN
Ministro de Hacienda