

República de Chile  
 Ministerio de Transportes y  
 Telecomunicaciones  
 Subsecretaría de Transportes

CONTRALORIA GENERAL  
 OFICINA GENERAL DE PARTES  
 28 MAYO 2012

CONTRALORIA GENERAL  
 OFICINA GENERAL DE PARTES  
 25 MAYO 2012

MINISTERIO DE HACIENDA  
 OFICINA DE PARTES  
 RECIBIDO

**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 Redbus Urbano S.A.**

RESOLUCIÓN N° 105

Santiago, 22 MAR 2012

CONTRALORÍA GENERAL  
 TOMA DE RAZÓN  
 28 MAR. 2012  
 RECEPCIÓN

DEPART. JURÍDICO	
DEPT. T. R. Y REGISTRO	
DEPART. CONTABIL.	
SUB DEPTO. C. CENTRAL	
SUB DPTO. E. CUENTAS	
SUB DEPTO. C. P. Y BIENES NAC.	
DEPART. AUDITORIA	
DEPART. V. O. P. U. Y T.	28 MAR. 2012
SUB DEPTO. MUNICIPI	

RETIRADO SIN TRAMITAR  
 28 MAYO 2012  
 CON OFICIO N° 2498

DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACION  
 DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACION  
 28 MAYO 2012

**VISTOS:** La Ley N°18.696; los Decretos con Fuerza de Ley N°343, de 1953, y N°279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda; el Decreto Ley N°557, de 1974, del Ministerio del Interior; la Ley N°18.059; el Decreto con Fuerza de Ley N°1/19.653, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N°18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; la Ley N°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 N°331, de 2005, del Ministerio, que aprobó 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 para la Unidad de Negocio Alimentadora N°1, suscrito con fecha 28 de enero de 2005, entre el Ministerio y la empresa Redbus Urbano S.A., en adelante "la Empresa"; las modificaciones al citado contrato de concesión y sus adenda; la Resolución N°207, de 2011, que aprueba el término anticipado por mutuo acuerdo del contrato de concesión antes individualizado, la Resolución N°1.600, de 2008, de la Contraloría General de la República, el dictamen N°66.301, de 2011, de la Contraloría General de la República, y la demás normativa imperante.

TOMADO RAZÓN  
 29 MAYO 2012  
 Contralor General de la República

**CONSIDERANDO:**

1. Que en el marco del Plan de Transportes Urbanos 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 Mediante Buses, en adelante 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

RETIRADO SIN TRAMITAR  
 25 MAYO 2012  
 CON OFICIO N° 1336

RETIRADO SIN TRAMITAR  
 25 MAYO 2012

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 de transporte, 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 Alimentadora N°1, en adelante el "Contrato", el cual fue aprobado por la Resolución Exenta N°331, de 2005, del citado Ministerio.
4. Que, 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 sus ingresos, 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.
5. Que, por otra parte, la Empresa no ha incurrido en causal de caducidad.
6. 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.
7. Que por Resolución N°207, de 2011, del Ministerio, se aprobó el término anticipado por mutuo acuerdo 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 respecto de la Unidad de Negocio Alimentadora N°1.
8. Que el término anticipado del contrato no es capaz de resolver por sí solo los problemas que afectan el sistema de transporte público de la ciudad de Santiago, pues su terminación es solo un medio para alcanzar los objetivos perseguidos con el rediseño, que de nada serviría si no pudieran corregirse las trabas que tornan crítico el funcionamiento del sistema, tales como, la rigidez de los contratos actuales, el modelo de pago y la falta de incentivos orientados a la entrega de un servicio de calidad, entre otros factores.



9. 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.”*

10. 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 transporte, mantener los altos costos del sistema, impedir la adecuación del sistema a las cambiantes necesidades de demanda de la población, entre otras.
11. 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.
12. Que de no mediar una nueva contratación, el término anticipado aprobado por Resolución N°207, de 2011, del Ministerio, implicaría dejar sin servicios de transporte a un número importante 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, sin ocasionar un grave desmedro al servicio de transporte prestado a los usuarios.
13. 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:
- 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.
  - Reducir el déficit del Sistema.
  - Reconocer la necesidad de adecuación de los servicios a las necesidades cambiantes de la población y al constante movimiento de la ciudad.
  - Disminuir los transbordos que deben efectuar los usuarios; para ello se termina con la distinción de zonas alimentadoras y troncales.
  - Orientar la fiscalización y sanciones administrativas al logro de los objetivos antes indicados.

14. Que, en consecuencia, resultan claras y evidentes las razones de interés público que obligan a este 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.
15. Que en relación con el cumplimiento de los requisitos señalados en el inciso segundo del artículo 3 de la Ley N°18.696, esto es, que existan casos 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, 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 período que abarcaba el sistema de transporte recogido en las citadas Bases de Licitación.
16. Que respecto de 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 Telecomunicaciones y el 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.
17. Que en consecuencia, se cumplen todas las condiciones de procedencia para la contratación directa previstas en el citado artículo 3° inciso 11 de la Ley 18.696.
18. Que, en ejercicio de sus atribuciones legales y con el fin de permitir (i) la continuidad del servicio de transporte público y (ii) la reorientación de los servicios de transporte hacia un modelo que, principalmente, incentive la calidad del servicio brindado a la población, el Ministerio ha suscrito un contrato de concesión de uso de vías correspondiente a la Unidad de Negocio N°6 con la Sociedad Redbus Urbano 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 permitir que éstos cuenten con los medios necesarios para desarrollar sus actividades con plena normalidad, garantizando de esa forma la satisfacción del interés público.

#### **RESUELVO:**

1. **APRUÉBASE** el Contrato Ad-Referéndum 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°6, Redbus Urbano S.A., de fecha cinco de marzo de 2012, cuyo texto íntegro se transcribe a continuación:

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE EN EXTRACTO.

  
**PEDRO PABLO ERRÁZURIZ DOMÍNGUEZ**  
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

  
**FELIPE LARRAÍN BASCUÑÁN**  
Ministro de Hacienda



**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**

**REDBUS URBANO 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**

<b>PREÁMBULO.....</b>	<b>1</b>
<b>CLÁUSULA 1 DISPOSICIONES GENERALES.....</b>	<b>2</b>
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
<b>CLÁUSULA 2 DEL MINISTERIO.....</b>	<b>12</b>
2.1 ATRIBUCIONES.....	12
2.2 FACULTADES.....	12
<b>CLÁUSULA 3 DEL CONCESIONARIO.....</b>	<b>14</b>
3.1 DECLARACIONES.....	14
3.2 OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO.....	16
3.3 DERECHOS DEL CONCESIONARIO.....	18
<b>CLÁUSULA 4 DEL RÉGIMEN DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....</b>	<b>19</b>
4.1 DE LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS.....	19
4.2 DE LA GESTIÓN Y CALIDAD DE LOS SERVICIOS.....	20
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
<b>CLÁUSULA 5 DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....</b>	<b>23</b>
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.....	36

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 .....	42
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 .....	44
5.5.6	Determinación del ajuste de PPT en caso de diferencias .....	44
5.6	IMPUESTOS .....	45
<b>CLÁUSULA 6</b>	<b>DE LAS RELACIONES ENTRE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA Y EL MINISTERIO .....</b>	<b>45</b>
6.1	DE LA DESIGNACIÓN DEL ADMINISTRADOR DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	45
6.2	DE LAS COMUNICACIONES Y LAS PERSONAS HABILITADAS.....	45
<b>CLÁUSULA 7</b>	<b>SUPERVISIÓN Y CONTROL.....</b>	<b>46</b>
7.1	DEBER DE INFORMAR .....	46
7.2	AUDITORÍA EXTERNA .....	48
7.3	MECANISMOS DE SUPERVISIÓN .....	48
7.4	APLICACIÓN DE SANCIONES.....	49
<b>CLÁUSULA 8</b>	<b>TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....</b>	<b>49</b>
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
<b>CLÁUSULA 9</b>	<b>GARANTÍAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....</b>	<b>53</b>
9.1	GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....	53
9.1.1	Características de la garantía.....	54
9.1.2	Renovación de la Garantía.....	54
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 .....	55
9.2.2	Renovación de la Garantía.....	56
9.2.3	Ejecución de la Garantía .....	56
<b>CLÁUSULA 10</b>	<b>DISPOSICIONES VARIAS .....</b>	<b>57</b>
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.....	57
10.5	CONTRATISTA INDEPENDIENTE .....	58
10.6	DOMICILIO Y COMPETENCIA.....	58
10.7	FINIQUITO .....	58
10.8	EJEMPLARES.....	58
10.9	PERSONERÍAS.....	58
<b>CLÁUSULA TRANSITORIA:</b>	<b>PERÍODO DE TRANSICIÓN.....</b>	<b>59</b>

**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 cinco de marzo de dos mil doce, 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 Redbus Urbano S.A., Rut N°99.577.050-4, representada por don Alberto Santiago Urquiza Vega, cédula nacional de identidad N°5.690.972-9, ambos domiciliados en Av. El Salto N°4651, de la comuna de Huechuraba, 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°6:** 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°6 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 conexas 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 conexas 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 conexas 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 conexas 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 conexas 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 conexas.

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 por tres (3) años contados desde la fecha de total tramitación del acto administrativo que lo apruebe. Esta fecha de término del contrato de concesión podrá variar en razón de las causales de término anticipado estipuladas en la Cláusula 8 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 \$2.873.336.000 (dos mil ochocientos setenta y tres millones trescientos treinta y seis mil pesos) y el capital pagado es de \$2.873.336.000 (dos mil ochocientos setenta y tres millones trescientos treinta y seis 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 Mantenimiento 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 Mantenimiento 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 Av. El Salto 4651, Huechuraba

4.3.2.2 Santa Marta 7277, Huechuraba

4.3.2.3 San Ignacio 062, Quilicura

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 De los bienes afectos a la concesión**

##### **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 DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN**

### **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:

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

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:

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

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

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

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

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:

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

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:

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

Donde:

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

$\Delta VIP_T$  : Vector de indexación de precios, ajustado al mes  $T$ .

$\Delta IPC_T$  : 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:

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

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-	EURO III	0,180	0,298	0,330	0,000	0,000	0,011	0,066	0,115

Tecnología de propulsión $k$	Tipología $j$	Altura de entrada y piso	Norma de Emisión	Ponderadores								
				$a_{j,k}$	$b_{j,k}$	$c_{j,k}$	$d_{j,k}$	$e_{j,k}$	$f_{j,k}$	$g_{j,k}$	$h_{j,k}$	
		entry										
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	
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  $T-1$ .

- $b_{j,T-I}$  : Total de buses de la tipología  $j$ , que integran la flota operativa base inscrita en el RNSTP a la fecha de término del mes  $T-I$ .
- $km_{j,T-I}$  : Kilómetros comerciales totales a realizar por buses de la tipología  $j$  en el mes  $T-I$ , definidos en el o los Programa(s) de Operación vigente(s) durante el mes  $T-I$ .

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 tarifadas**

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 tarifadas).

Se pagará al Concesionario los peajes por el uso de vías tarifadas 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 pódicos 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 tarifadas 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 tarifadas 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 tarifadas, 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) Mecanismo de ajuste de ingresos (AIPK)

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:

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

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

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

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

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 primer análisis (a realizarse en la liquidación N°25 desde el inicio del presente contrato de concesión)  $\overline{IPK}$  tomará el valor de  $IPK_0$  indicado en la Ficha Técnica.

A partir del segundo análisis (a realizarse en la liquidación N°49) se considerará que  $\overline{IPK} = IPK^{1 a 24}$ , donde  $IPK^{1 a 24}$  es el  $IPK$  calculado para las primeras veinticuatro (24) liquidaciones. 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 ( $PPT_{t-1}$ ).

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

Donde  $\beta_1$  y  $\beta_2$  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) Incentivo al buen desempeño operacional

El Concesionario tendrá derecho a un incentivo monetario por buen desempeño operacional, cuyo monto y condiciones se detallan en el 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 Del proceso de pago

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 fueron 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 tarifadas**

Los costos por el uso de las vías tarifadas 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 tarifadas 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 descuenta 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:

$$M_{it} = \frac{X_{it}}{\sum_j X_{jt}}$$

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 cedere 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) Ajuste de ingresos AIPK

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 descunte 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 Procedimiento para llevar a cabo las instancias de revisión excepcionales**

### **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: Redbus Urbano S.A.  
Av. El Salto N°4651, Huechuraba  
Atención: Sr. Gerente General, Alberto Urquiza Vega  
Copia: Sra. Fiscal, Claudia Muñoz Sánchez  
Teléfono: +56 (2) 488 1803

## **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.

**7.3.2 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, transmitirlos 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:
- Cinco (5) o más sentencias ejecutoriadas dentro de un año calendario por infracciones a los Derechos Fundamentales del Trabajador.
  - Cinco (5) o más sentencias ejecutoriadas dentro de un año calendario por infracciones a las normas sobre jornada de trabajo, remuneraciones, cotizaciones y feriados.
  - Cinco (5) o más sentencias ejecutoriadas dentro de un año calendario por vulneraciones a las normas sobre protección a la maternidad.
  - 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 a partir de 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 78.000 UF (setenta y ocho 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°6"*.

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	1	10.000 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
3.400 UF	1	3.400 UF
<b>Total</b>		<b>78.000 UF</b>

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 evaluación 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 7.500 UF (siete mil quinientas Unidades de Fomento).

Al menos la cantidad de 2.500 UF (dos mil quinientas 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°6"*.

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 produjeran 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 los servicios prestados en virtud del perímetro de exclusión dispuesto por las Resoluciones Exentas N°2981, N°2982, N°3840 y N°3845, todas de 2011, del Ministerio, en adelante, "Perímetro de Exclusión"; 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 al Perímetro de Exclusión 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 del Perímetro de Exclusión, 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 al Perímetro de Exclusión 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 del Perímetro de Exclusión, 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 Alberto Santiago Urquiza Vega para actuar en representación de Redbus Urbano S.A., consta de escritura pública de fecha 11 de octubre de 2006 y 27 de marzo de 2008, ambas otorgadas en la Notaría de Santiago de don Álvaro Bianchi Rosas, 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) Estabilidad de los servicios durante el período de transición**

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) Gradualidad en la aplicación de los indicadores**

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 efectúe mediciones antes de dicho día, los resultados de éstas se irán informando oportunamente al Concesionario.

**c) Transición en la aplicación de los mecanismos de pago**

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) Transición en el procedimiento de revisión de los pagos**

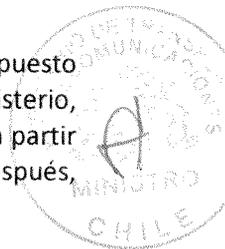
Durante el período comprendido entre el inicio de vigencia del contrato de concesión y la sexta liquidación de pago, el plazo para presentar solicitudes de revisión de los pagos establecido en el segundo párrafo del punto 5.4.2.5 será de dos meses (cuatro liquidaciones de pago), plazo que se contabilizará 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 perímetro de exclusión dispuesto por las Resoluciones Exentas N°2981, N°2982, N°3840 y N°3845, todas de 2011, del Ministerio, definidas de conformidad a dichas resoluciones 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 perímetro de exclusión mencionado en el párrafo anterior.



**ALBERTO SANTIAGO URQUIZA VEGA**  
Redbus Urbano S.A.

**PEDRO PABLO ERRÁZURIZ DOMÍNGUEZ**  
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

## FICHA TÉCNICA UNIDAD DE NEGOCIO N°6

### A. Servicios a Operar

Zona B y Zona C

### B. Parámetros

- B.1  $PPT_0 = \$ 377,00$
- B.2 Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma unidad de negocio) = 5,6%
- B.3  $IPK_0 = 1,91$
- 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 = 1.588.455 Plazas-km

### C. Plan de Operación

- C.1 Se contempla la optimización del Programa de Operación de temporada normal, sujeto a estudio previo de factibilidad por servicio-sentido, con una reducción de kilómetros inicial respecto de la situación vigente a la firma del contrato.
- C.2 Se contempla la reducción de los kilómetros del Programa de Operación de temporada estival respecto del Programa de Operación de temporada normal, sujeto a estudio previo de factibilidad por servicio-sentido.

### 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

**E. Otros**

Se contempla la renovación de 220 buses durante el año 2012.

# 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

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 las Zonas B y C, 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**

<b>Eje</b>	<b>Comuna</b>
ANTILLANCA	Pudahuel
CORDILLERA	Pudahuel
GENERAL BULNES	Santiago

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 las Zonas B y C, 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 las Zonas B y C, que integran la concesión en condiciones de uso no preferente

Eje/vía	Comuna	Operador Preferente	Plazas-Km Comerciales de Uso No Preferente(*)
ANTUMALAL	Quilicura	T3	44.651
ARTURO PRAT	Quilicura	T3	0
ARTURO PRAT	Renca	T1	0
AV. 11 DE SEPTIEMBRE	Providencia	T4	0
AV. ALEJANDRO FLEMING	Las Condes	T5	0
AV. ALONSO DE CORDOVA	Las Condes	T4	0
AV. ANTONIO VARAS	Providencia	T1	0
AV. APOQUINDO	Las Condes	T4	207.568
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO	Las Condes	T4	150.448
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO	Vitacura	T4	51.130
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Conchalí	T4	0
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Huechuraba	T4	150.473
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Quilicura	T4	26.349
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Recoleta	T4	60.506
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Renca	T4	6.036
AV. CRISTOBAL COLÓN	Las Condes	T5	153.797
AV. DEL PARQUE	Huechuraba	T1	42.569
AV. DORSAL	Conchalí	T1	0
AV. DORSAL	Recoleta	T1	0
AV. EL SALTO	Recoleta	T1	58.597
AV. FRANCISCO BILBAO	Las Condes	T5	55.516
AV. FRANCISCO BILBAO	Providencia	T5	0
AV. GENERAL BUSTAMANTE	Providencia	T4	0
AV. GENERAL SAN MARTIN	Quilicura	T3	0
AV. INDEPENDENCIA	Conchalí	T2	20.642
AV. INDEPENDENCIA	Independencia	T2	210.176
AV. JOSE MIGUEL INFANTE	Renca	T1	82.178
AV. LA PAZ	Independencia	T2	11.326
AV. LA PAZ	Recoleta	T2	11.326
AV. LAS CONDES	Las Condes	T4	379.277

Eje/vía	Comuna	Operador Preferente	Plazas-Km Comerciales de Uso No Preferente <sup>(*)</sup>
AV. LAS TORRES	Quilicura	T3	25.311
AV. LO CRUZAT	Quilicura	T3	47.476
AV. LO MARCOLETA	Quilicura	T3	78.721
AV. LOS CONQUISTADORES	Providencia	T4	0
AV. LOS LEONES	Providencia	T1	0
AV. LOS LIBERTADORES	Huechuraba	T2	84.467
AV. MANUEL MONTT	Providencia	T1	0
AV. PAUL HARRIS	Las Condes	T4	7.914
AV. PEDRO DE VALDIVIA	Providencia	T1	0
AV. PERU	Recoleta	T1	17.629
AV. PRESIDENTE EDUARDO FREI MONTALVA (CALZADA LOCAL AUTOPISTA CENTRAL)	Conchalí	T3	0
AV. PRESIDENTE EDUARDO FREI MONTALVA (CALZADA LOCAL AUTOPISTA CENTRAL)	Independencia	T3	19.469
AV. PRESIDENTE EDUARDO FREI MONTALVA (CALZADA LOCAL AUTOPISTA CENTRAL)	Quilicura	T3	143.821
AV. PRESIDENTE EDUARDO FREI MONTALVA (CALZADA LOCAL AUTOPISTA CENTRAL)	Renca	T3	32.548
AV. PRESIDENTE KENNEDY (CALZADA LOCAL AUTOPISTA PDTE. KENNEDY)	Las Condes	T4	35.236
AV. PRESIDENTE KENNEDY (CALZADA LOCAL AUTOPISTA PDTE. KENNEDY)	Vitacura	T4	61.578
AV. PROVIDENCIA	Providencia	T4	0
AV. RECOLETA	Huechuraba	T2	56.264
AV. RECOLETA	Recoleta	T2	42.193
AV. SALVADOR	Providencia	T5	0
AV. SANTA MARIA	Providencia	T5	0
AV. SANTA MARIA	Recoleta	T5	22.748
AV. SENADOR JAIME GUZMAN	Renca	T1	53.509
AV. SUECIA	Providencia	T1	0
AV. TABANCURA	Vitacura	T4	0
AV. TOBALABA	Providencia	T4	25.165
AV. VICUÑA MACKENNA	Providencia	T2	0
AV. VITACURA	Las Condes	T4	0
AV. VITACURA	Providencia	T4	0
AV. VITACURA	Vitacura	T4	0
BELLAVISTA	Providencia	T5	0
BELLAVISTA	Recoleta	T5	7.145
BRASIL	Renca	T1	55.805
CAMINO DEL ALGARROBO	Las Condes	T4	0
CAMINO LO ECHEVERS	Quilicura	T4	0
CARLOS GOMEZ VELEZ	Quilicura	T3	0
CIRCUNVALACIÓN LAS FLORES	Las Condes	T4	0
CONDELL	Renca	T1	0
DIAGONAL RANCAGUA	Providencia	T5	0
DOMÍNICA	Recoleta	T1	0
EL BOSQUE DE SANTIAGO	Huechuraba	T1	35.593
EL MONTIJO	Renca	T1	0
EL SAUCE	Huechuraba	T2	0
ESMERALDA	Renca	T1	0
GENERAL FREIRE	Renca	T1	0
JAIME GUZMÁN ERRÁZURIZ	Providencia	D	0
JOSE FRANCISCO VERGARA	Quilicura	T3	0



Eje/vía	Comuna	Operador Preferente	Plazas-Km Comerciales de Uso No Preferente <sup>(*)</sup>
JOSE MANUEL BALMACEDA	Renca	T1	66.624
LA CONCEPCIÓN	Providencia	T4	0
LA QUEBRADA	Las Condes	T5	0
LAS VIOLETAS	Quilicura	T3	0
LO CAMPINO	Quilicura	T3	6.626
LOTA	Providencia	T1	0
MANUEL ANTONIO MATTA	Quilicura	T3	265.289
MARTÍN DE ZAMORA	Las Condes	T5	0
MIRAFLORES	Renca	T1	28.989
PANAMERICANA NORTE (CALZADA LOCAL AUTOPISTA CENTRAL)	Conchalí	T3	35.542
PARINACOTA	Quilicura	T4	0
PEDRO DONOSO VERGARA	Recoleta	T1	0
PEDRO LAUTARO FERRER	Providencia	D	0
PURÍSIMA	Recoleta	T1	0
RAMÓN ROSALES	Quilicura	T3	29.956
RANCAGUA	Providencia	T5	0
REINA DE CHILE	Recoleta	T1	0
RIGOBERTO JARA	Quilicura	T3	23.812
RINCONADA EL SALTO	Huechuraba	T1	0
ROMA	Conchalí	T1	0
SAN LUIS	Quilicura	T3	77.572
SAN PEDRO DE ATACAMA	Huechuraba	T2	0
SANTA ISABEL	Providencia	D	0
SANTA LAURA	Quilicura	T3	26.039
SANTA LUISA	Quilicura	T4	0
SEMINARIO	Providencia	T5	0
SENADOR JAIME GUZMAN	Quilicura	T3	0
TOPOCALMA	Renca	T1	32.054
VENEZUELA	Recoleta	T1	0
VICUÑA MACKENNA	Renca	T1	0
VITAL APOQUINDO	Las Condes	T5	27.564



<sup>(\*)</sup> 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 <sup>(*)</sup>
ANDES	Quinta Normal	T5	8.564
AV. CIRCUNVALACION AMERICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA A. VESPUCIO)	Pudahuel	T4	6.188
AV. COSTANERA SUR	Quinta Normal	J	19.699
AV. FRANCISCO BILBAO	La Reina	T5	44.146
CAMINO LO BOZA	Pudahuel	J	9.749
MAPOCHO	Quinta Normal	T5	6.589
MAPOCHO	Santiago	T5	6.635
MENDOZA	Quinta Normal	T5	7.600

<sup>(\*)</sup> Según se establece en sus respectivos Programas de Operación para día laboral de temporada normal.