2

TS

ESTABLECE CONDICIONES ESPECÍFICAS DE OPERACIÓN Y DE UTILIZACIÓN DE VÍAS PARA SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS QUE INDICA.

RESOLUCIÓN EXENTA Nº 1219

SANTIAGO, 22 MAY 2015

VISTOS: La Ley Nº18.696; los Decretos con Fuerza de Nº343, de 1953, y Nº279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda; el Decreto Ley Nº557, de 1974, del Ministerio del Interior; la Ley Nº18.059; el Decreto con Fuerza de Ley Nº1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley Nº18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; la Ley Nº19.880, sobre Bases de los Procedimientos Administrativos; la Ley Nº20.378; el Decreto Supremo Nº212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; las Resoluciones Nº105 y Nº 121, ambas de 2012, conjunta de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, y de Hacienda, que aprueban los Contratos Ad-referéndum de uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses, suscritos entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y las empresas RedBus Urbano S.A. y Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A., respectivamente; la Resolución Nº1.600, de 2008, de la Contraloría General de la República; el dictamen Nº66.301, de 2011, de la Contraloría General de la República; los oficios Nº1.187 y Nº1.191, ambos de 25 de febrero de 2013, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución Exenta Nº1.518, de 2013, de la Subsecretaría de Transportes, que adjudica el estudio "Análisis de Escenarios de Oferta y Demanda para la licitación de uso de vías del Sistema de Transporte Público de Santiago" a la empresa Steer Davies Gleave Chile; y la demás normativa imperante.

CONSIDERANDO:

1º Que el transporte público de pasajeros es un elemento esencial en la vida de los habitantes del país, pues influye en forma sustancial en el desarrollo de las diversas actividades que enfrentan y realizan las personas en su vida cotidiana. Constituye, además, el principal medio de transporte con que cuenta la mayoría de la población.

2º Que los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros prestados con buses al interior de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, son provistos por 7 empresas. A cada una de ellas se entregó -en concesión- el uso de las vías que se individualizan en sus respectivos contratos. De esta manera, el Sistema de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de Santiago, en lo sucesivo e indistintamente el "Sistema", está conformado por 7 unidades de negocio y sus respectivos concesionarios de uso de vías.

Además y como condición necesaria para su funcionamiento, el Sistema contempla la prestación de a lo menos los siguientes servicios complementarios: emisión y comercialización del medio de acceso (tarjeta bip!); provisión de la red de comercialización y carga del medio de acceso; comercialización, provisión e instalación de los equipamientos necesarios para la validación y registro de las etapas de viaje; administración de los recursos monetarios necesarios para el pago de la prestación de los servicios de transporte y servicios complementarios, y distribución de éstos entre los diversos integrantes del Sistema; y captura, procesamiento y distribución de la información de validación y posicionamiento generada por los servicios de transporte.

3° Que, de conformidad a lo previsto en la Ley N°18.696, la vigencia de los contratos de concesión de las Unidades de Negocio N°6 y N°7, se extiende hasta el 31 de mayo del año 2015.

4° Que para atender adecuadamente las necesidades de transporte de los usuarios del Sistema y velar por la continuidad de los servicios, el Ministerio inició un nuevo proceso destinado a entregar en concesión el uso de las vías correspondientes a las referidas Unidades de Negocio N°6 y N°7. Sin embargo, el proceso para la entrega en concesión, regulado en la Ley N°18.696, contempla una serie de etapas consecutivas a las que no podrá darse cumplimiento antes del 31 de mayo de 2015.

5° Que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se encuentra facultado, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 1 bis del Decreto Supremo N°212, citado en los Vistos, para establecer las condiciones específicas de operación y de utilización de vías para determinados tipos o modalidades de servicio, tarifas, estructuras tarifarias y demás condiciones que estime pertinentes, en caso que, verificado alguno de los supuestos establecidos en el inciso segundo del artículo 3° de la Ley N°18.696, no resulte posible poner en marcha los nuevos servicios licitados, inmediatamente después que expiren los anteriores.

6° Que no obstante los avances logrados hasta este momento en relación con el próximo proceso de licitación de vías para los servicios que componen las Unidades de Negocio N°6 y N°7, para mantener la unidad, coherencia y adecuado funcionamiento del Sistema, será necesario establecer -durante el plazo que media entre el término de la concesión y la nueva licitación- condiciones de operación específicas y de utilización de vías conforme a lo dispuesto en el ya citado artículo 1 bis.

El término de las concesiones de las Unidades de Negocio N°6 y N°7 y la imposibilidad de asignar inmediatamente una nueva concesión, es lo que motiva el uso de las facultades previstas en el artículo 1 bis del Decreto Supremo N°212. Por su parte, resulta del todo evidente que la aplicación de esta medida se condice con los objetivos perseguidos por la norma, desde que el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago se sitúa en el contexto general del Plan de Transporte Urbano de Santiago y más específicamente, en el ámbito del Programa de Modernización de Transporte Público de Santiago, cuyo objeto es mejorar el nivel de servicio, además de reducir la contaminación y la congestión. A mayor abundamiento y teniendo presente que el sistema de transporte capitalino se financia -en parte- con los recursos provenientes del subsidio establecido en la Ley N°20.378, el establecimiento de condiciones de operación permitiría la correcta y completa integración de los servicios prestados en el marco de las Unidades de Negocio N°6 y N°7 al Sistema y con ello, la incorporación de los fondos del subsidio que corresponda.

7° Que, por otra parte, el Sistema se estructura a partir de un modelo de operación integrada física, tecnológica y financieramente, entre los diversos prestadores de servicios de transporte y proveedores de 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.

8° Que la operación integrada del Sistema comprende, en consecuencia, los servicios y actores necesarios para la articulación, vinculación y funcionamiento armónico 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.

9° Que, en consideración a lo anterior y constituyendo las circunstancias anteriormente expuestas la hipótesis prevista en el inciso 3° del artículo 1 bis del Decreto Supremo N°212, citado en los Vistos, resulta indispensable hacer uso de la facultad establecida en la citada norma, estableciendo las condiciones de operación y de utilización de vías específicas y demás exigencias que deberán cumplir quienes presten los servicios correspondientes a la Unidad de Negocio N°7.

10° Que, en ejecución de las atribuciones antes referidas, el Ministerio dispondrá exigencias específicas de operación, de utilización de vías, de equipamiento de buses, presentación interior y exterior, régimen sancionatorio y procedimientos, que permitan mantener un esquema de funcionamiento similar al que ha regido hasta la fecha para la operación de los servicios que integran la Unidad de Negocio N°7, organizada bajo un mismo responsable del servicio, lo que posibilitará la correcta integración, la continuidad en la prestación de los servicios y, finalmente, la satisfacción de las necesidades públicas. Las condiciones de operación que por este acto se establecerán mantendrán la coherencia y unidad del Sistema.

RESUELVO:

1° ESTABLÉCENSE según lo dispuesto en el artículo 1 bis del Decreto Supremo N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, condiciones específicas de operación y de utilización de vías aplicables a los servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante buses correspondientes a la denominada Unidad de Negocio N°7.

2° APRUÉBANSE las condiciones específicas de operación y de utilización de vías, estructuras tarifarias y demás condiciones y exigencias que serán aplicables a los buses que presten servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros en la Unidad de Negocio N°7, que se encuentran contenidas en el Anexo denominado "Condiciones de Operación para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses - Unidad de Negocio N° 7", cuyo texto íntegro se inserta al final de la presente resolución.

El referido Anexo se encuentra también a disposición de los interesados en el sitio web www.dtpm.cl, sección "Condiciones de Operación 2015".

3° Las condiciones específicas de operación y utilización de vías a que alude esta Resolución tendrán una vigencia de 18 meses a contar del día 1 de junio de 2015, esto es, hasta el día 30 de noviembre de 2016, o hasta la puesta en marcha de los servicios en el marco del próximo proceso de licitación de vías de la Unidad de Negocio N°7, cualesquiera de ellos ocurra primero,

período que sólo podrá ser prorrogado por motivos fundados. El vencimiento de la vigencia de las condiciones de operación fijadas en el presente acto administrativo deberá ser comunicado al prestador con una anticipación de al menos 60 días. Lo anterior, es sin perjuicio de la facultad del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de disponer el cese anticipado de la condiciones de operación que por este acto se aprueban, por razones de buen servicio y atendida la necesidad de los usuarios de transporte público de disponer de un servicio mejor y más eficiente, en los casos previstos en ellas.

4° Los interesados en prestar todos los servicios de que trata la presente resolución deberán presentar sus solicitudes de inscripción en la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, en adelante, la Secretaría Regional, ubicada en Serrano 89, primer piso, Santiago, desde la fecha de publicación de la presente resolución hasta el día 28 de mayo de 2015, en horario de 09:00 a 14:00 horas.

Solo podrán presentar solicitudes de inscripción las (i) sociedades anónimas abiertas constituidas en Chile, cuyo objeto social sea exclusivamente la prestación de servicios de transporte en las vías licitadas de la Región Metropolitana y las actividades conexas a que se refiere el documento que se inserta al final de la presente resolución, y (ii) las sociedades anónimas cerradas inscritas en el Registro de Entidades Informantes de la Superintendencia de Valores y Seguros de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7° 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, constituidas en Chile, cuyo objeto social sea exclusivamente la prestación de servicios de transporte en las vías licitadas de la Región Metropolitana y las actividades conexas a que se refiere el documento que se inserta al final de la presente resolución.

En cualquier caso, las sociedades deberán tener una duración mínima, contada desde la fecha de solicitud de inscripción, superior en 5 años al plazo máximo establecido para la duración de las condiciones de operación. Del mismo modo, las sociedades deberán contemplar un capital mínimo pagado de 125.000 UF (ciento veinticinco mil Unidades de Fomento), el cual deberá estar constituido, al menos en un 50%, por dinero en efectivo y el otro 50% en activos asociados al giro de la sociedad.

Las sociedades deberán acreditar un patrimonio mínimo de ocho mil doscientos millones de pesos, mediante la presentación de (i) un estado de situación bancaria actualizado, extendido por un banco, en que conste el patrimonio neto de los accionistas, o (ii) Certificados de saldos extendido por el o los bancos con que opera el proponente, al 31 de marzo de 2015, en los que consten al menos, el estado de líneas de crédito otorgadas por el banco, el detalle de las garantías vigentes y las deudas directas del proponente, o (iii) información que conste en la Ficha Estadística Codificada Uniforme (FECU), correspondiente al año 2014, presentada a la Superintendencia de Valores y Seguros.

En ningún caso podrán solicitar la inscripción:

- Los proveedores de Servicios Complementarios, ni aquellas sociedades que tengan entre sus socios a un proveedor de servicios complementarios;
- Las sociedades que hayan sido condenadas -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.
- Las sociedades en que uno o más de sus directores, gerentes, subgerentes, ejecutivos principales y/o los que hagan de sus veces, hayan sido condenado, por sentencia ejecutoriada, 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.

- Las sociedad que registren a la fecha de presentación de propuestas deudas fiscales;
- Aquellas sociedades que tengan entre sus socios uno o más miembros que detenten la calidad de funcionarios directivos en la Subsecretaría de Transportes, o que se encuentren unidos a ellos por vínculos de parentesco descrito en la letra b) del artículo 54 de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado.
- Sociedades condenadas por infracción a los derechos fundamentales del trabajador, dentro de los anteriores dos años a la fecha de presentación de propuestas.
- Los Concesionarios de Uso de Vías del Sistema de Transporte Público de Santiago y sus empresas relacionadas, ni los socios mayoritarios de aquéllas (aquellos que posean más del 10% de participación en las sociedades), cuando la suma de la flota contratada base y de reserva –considerando la flota base y de reserva de la unidad de negocio de las condiciones de operación a las cuales postula - y sus plazas correspondientes, no superen –en su conjunto- el 50% de la flota contratada base y de reserva del Sistema, ni sus plazas correspondientes. Para estos efectos, se entenderá como 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.

Para estos efectos, deberán acompañar a su solicitud, lo siguiente:

4.1 Formulario de individualización de la sociedad solicitante y de su(s) representante(s) legal(es). Sólo podrá presentarse solicitud por la totalidad de los servicios que conforman la Unidad de Negocio N°7 descrita en el documento Condiciones de Operación.

4.2 Antecedentes legales del solicitante, que deberán incluir:

a) Original o copia autorizada de la escritura pública de constitución de la sociedad solicitante y sus modificaciones y; Certificado de Vigencia de la sociedad emitido por el Conservador de Comercio, con fecha no superior a sesenta días anteriores a la presentación de la solicitud de inscripción;

b) Copia autorizada de la inscripción del extracto de constitución de la sociedad solicitante, en el Registro de Comercio;

c) Original o copia autorizada de la publicación del extracto de constitución de la sociedad solicitante, en el Diario Oficial; y

d) Original o copia autorizada de las escrituras públicas donde conste la personería de los mandatarios, sus facultades para representar a la sociedad y su respectivo certificado de vigencia, el cual deberá ser emitido con una fecha no superior a sesenta días a la presentación de la solicitud de inscripción.

4.3 Formulario de individualización de la flota total de la Unidad de Negocio, con el nombre de los propietarios de los vehículos, su firma y compromiso de destinar los vehículos al servicio;

4.4 Documentos que acrediten mera tenencia, posesión o dominio respecto del o los terminales necesarios para la adecuada operación de la flota propuesta;

4.5 Certificado de anotaciones vigentes de los vehículos de la flota y de revisión técnica vigente y;

4.6 Declaración jurada en que conste el compromiso de constituir las garantías exigidas en la presente resolución.

4.7 Presentar la Ficha Técnica con las principales variables del negocio, tales como, precio por pasajero transportado y flota inicial conforme al modelo que se indica en esta resolución.

Las solicitudes serán revisadas y evaluadas por el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana en un plazo máximo de 5 días hábiles, contados desde que finalice el plazo para presentar solicitudes de inscripción.

Al día hábil siguiente al vencimiento de dicho plazo, la Secretaría Regional deberá publicar en la página web www.dtpm.cl la resolución con los resultados del proceso de revisión y evaluación.

Los interesados podrán presentar objeciones en el evento que ninguna solicitud sea aceptada. El Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana informará a todos los interesados – mediante oficio- cuáles son las objeciones y establecerá el plazo dentro del cual los solicitantes podrán presentar una nueva solicitud de inscripción corregida. Dicho plazo no podrá exceder de tres días hábiles contados desde la notificación del oficio antes señalado. Una vez cumplido este plazo, se entenderá que aquellos que no presenten su solicitud corregida se han desistido de ésta. Las solicitudes corregidas, serán evaluadas por el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana en un plazo máximo de 2 días hábiles contados desde la fecha anteriormente señalada, al cabo del cual deberá publicar, en la página web www.dtpm.cl una resolución con la solicitud que fuere finalmente aceptada.

Adicionalmente, respecto de cada una de las solicitudes rechazadas, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana deberá dictar una resolución señalando las causales del rechazo.

En caso de presentarse más de una solicitud, se dará preferencia a quien tenga menor antigüedad promedio de la flota, si aún así persistiere la paridad, se resolverá por medio de sorteo. En este último caso, y para este solo efecto, se establecerá un procedimiento para efectuar dicho sorteo.

5° Antes de la puesta en marcha de los servicios y previa conformidad del Ministerio, el prestador de servicios deberá entregar una garantía de correcta y fiel prestación de los servicios y otra de cumplimiento de las obligaciones laborales. El monto y características de cada una de ellas se regula a continuación, en tanto que las reglas sobre la ejecución y renovación se encuentran detalladas en el documento "Condiciones de Operación 2015".

5.1 La garantía de correcta y fiel prestación de los servicios, consistente en una caución de cuarenta y cinco mil Unidades de Fomento (45.000 UF), la cual se constituirá con una o más Boletas Bancarias, las que deberán ser emitidas en Santiago de Chile, por un Banco con oficina en Santiago, extendidas a nombre de la Subsecretaría de Transportes y pagaderas a la vista; o una Póliza de Garantía de ejecución inmediata, sin liquidador, extendida a nombre de la Subsecretaría de Transportes, debiendo acreditar haber pagado la totalidad de la prima correspondiente al período de vigencia de la Póliza respectiva.

La glosa de la Garantía antes referida será: "Para garantizar la correcta y fiel prestación de los servicios correspondientes a la Unidad de Negocio N°7".

Si el prestador de servicios 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 las siguientes tablas.

**Desglose de la garantía de correcta y fiel prestación
de los servicios de la Unidad de Negocio N°7**

Monto de la boleta	N° de boletas	Total garantizado
10.000 UF	1	10.000 UF
5.000 UF	1	5.000 UF
2.000 UF	5	10.000 UF
1.000 UF	5	5.000 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
5.400 UF	1	5.400 UF
Total		45.000 UF

Tratándose de Pólizas de Garantía, éstas deberán permitir hacerlas efectivas por el total del monto asegurado o parcialmente, de acuerdo a los montos antes señalados.

La vigencia de la caución deberá extenderse por al menos doce (12) meses a partir del 1 de junio de 2015. En caso que se diere lugar a la prórroga referida en el artículo 2° de la presente resolución, ésta deberá extenderse hasta el inicio de la puesta en marcha de los servicios en el marco del proceso de licitación de vías de la Unidad de Negocio o hasta el plazo que se disponga en la prórroga respectiva

5.2 La garantía de cumplimiento de obligaciones laborales corresponderá a un monto total de cuatro mil quinientas Unidades de Fomento (4.500 UF).

Al menos la cantidad de mil quinientas (1.500 UF) deberán ser garantizadas mediante la entrega de Boletas de Garantía Bancarias pagaderas a la vista, tomadas por el prestador de servicios, 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 prestador de servicios, 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 de las Condiciones de Operación para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses de la Unidad de Negocio N°7".

Si el prestador de servicios 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 de los servicios. En caso que se diere lugar a la prórroga referida en el artículo 2° de la presente resolución, ésta deberá extenderse hasta el inicio de la puesta en marcha de los servicios en el marco del proceso de licitación de vías de la Unidad de Negocio N°7 o hasta el plazo que se disponga en la prórroga respectiva.

CONDICIONES DE OPERACIÓN
PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO REMUNERADO
DE PASAJEROS MEDIANTE BUSES
UNIDAD DE NEGOCIO N° 7

SECCIÓN 1 DISPOSICIONES GENERALES

1.1 DEFINICIONES BÁSICAS

Sin perjuicio de las definiciones adicionales previstas en otras disposiciones, las palabras que se usan en las presentes Condiciones de Operación 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 instrumento.

- 1.1.1 **Administrador:** Funcionario público, de planta o a contrata, designado por Resolución de la Subsecretaría de Transportes para desarrollar las labores que se le encomiendan en estas Condiciones de Operación. 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 **Concesionarios:** Personas jurídicas que prestan los servicios de transporte público en virtud de un contrato de concesión.
- 1.1.6 **Condiciones de Operación:** Las condiciones específicas de operación y de utilización de vías, estructuras tarifarias y demás condiciones y exigencias que serán aplicables a los buses que presten servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros en las Unidades de Negocio N°6 y N°7, que se encuentran detalladas en el presente documento y en aquellos que las complementen o modifiquen.
- 1.1.7 **Contratos de concesión:** La(s) concesión(es) de uso de vías entregada(s) por el Ministerio en ejercicio de las atribuciones previstas en la Ley N°18.696, para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses y que operan en el área regulada.
- 1.1.8 **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 (\$1) pagado por un usuario para adquirir el derecho a utilizar servicios de transporte del Sistema.
- 1.1.9 **Días:** Días corridos. Salvo que se exprese de otra forma, los plazos establecidos en las Condiciones de Operación 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.
- 1.1.10 **Día Hábil:** Todos los días de lunes a viernes (ambos inclusive), excepto festivos.
- 1.1.11 **DTPM:** 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 y sus modificaciones, o la(s) entidad(es) que la sucedan o reemplacen en sus funciones. Cada vez que se nombre a la DTPM, se entenderá que lo hace al Ministerio, a través de la citada Secretaría Ejecutiva.
- 1.1.12 **Empresa:** El Prestador de Servicios a que se refiere el punto 1.1.29.
- 1.1.13 **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.

- 1.1.14 **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.
- 1.1.15 **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.
- 1.1.16 **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.
- 1.1.17 **Flota:** Conjunto de vehículos de que dispone la empresa para prestar los servicios de transporte público definidos por el Ministerio, en el marco de las presentes condiciones de operación y cuyas características y requisitos están definidos en el Anexo 4 del presente instrumento.
- 1.1.18 **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.
- 1.1.19 **INE:** Instituto Nacional de Estadísticas o el organismo que lo reemplace.
- 1.1.20 **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 las Condiciones de Operación, especialmente a lo dispuesto en su Anexo 3.
- 1.1.21 **Liquidación o Liquidación de Pago:** Determinación en dinero del monto de los ingresos a que tiene derecho la empresa por los servicios prestados en un período de tiempo definido, de conformidad a lo previsto en las Condiciones de Operación.
- 1.1.22 **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.
- 1.1.23 **Mes:** Cada uno de los 12 períodos de 28, 29, 30 ó 31 días en que se encuentra dividido el año.
- 1.1.24 **Metro:** Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., o quien lo suceda o reemplace en sus funciones.
- 1.1.25 **Ministerio o MTT:** Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- 1.1.26 **MOP:** Ministerio de Obras Públicas.
- 1.1.27 **Operador de transporte:** Cualquier prestador de servicios de transporte público del Sistema.
- 1.1.28 **Parada:** Lugar determinado en el Programa de Operación para la detención de los buses, con el propósito exclusivo de recoger o dejar pasajeros.
- 1.1.29 **Prestador de Servicios:** Aquella sociedad que presta los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros correspondientes a la Unidad de Negocio N°6, de conformidad a lo dispuesto en las Condiciones de Operación.
- 1.1.30 **Programa de Operación o Plan de Operación:** Es el instrumento que regula las condiciones y características de los servicios de transporte que la empresa debe prestar en el marco de estas Condiciones de Operación, cuyas modalidades se definen y aprueban de conformidad a lo previsto en el Anexo 3 del presente instrumento.
- 1.1.31 **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 4.4 del presente instrumento.
- 1.1.32 **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 las Condiciones de Operación.

- 1.1.33 **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.
- 1.1.34 **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.
- 1.1.35 **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.
- 1.1.36 **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.
- 1.1.37 **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.
- 1.1.38 **Sociedad:** El Prestador de Servicios a que se refiere el punto 1.1.29.
- 1.1.39 **Tarifa:** Es el precio que deben pagar los usuarios por el uso de los servicios de transporte provistos por el Sistema.
- 1.1.40 **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.
- 1.1.41 **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.
- 1.1.42 **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.
- 1.1.43 **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.
- 1.1.44 **Unidad de Negocio:** Corresponde al conjunto de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros que presta un operador de transporte en el área regulada.
- 1.1.45 **Unidad de Negocio N°6:** Corresponde al conjunto de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros que será prestado por el Prestador de Servicios, de acuerdo a lo establecido en las presentes Condiciones de Operación.
- 1.1.46 **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 instrumento.
- 1.1.47 **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.

- 1.1.48 **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.
- 1.1.49 **Viaje:** Traslado de un usuario en el Sistema, sea en dirección de ida, sea en 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.
- 1.1.50 **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.
- 1.1.51 **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 y al artículo 1 bis del Decreto Supremo N°212, de 1992, del Ministerio.
- 1.1.52 **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.

SECCIÓN 2 OBJETO Y SERVICIOS REGULADOS

El presente instrumento establece las condiciones específicas de operación y de utilización de vías, estructuras tarifarias y demás condiciones y exigencias que serán aplicables a los buses que presten servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros en la Unidad de Negocio N°6.

Las vías que conforman la Unidad de Negocio N°6 son aquellas individualizadas en el Anexo 1 y el derecho a usarlas se entrega en forma preferente y no exclusiva conforme a los términos establecidos en el citado Anexo 1.

Los servicios corresponden a aquellos individualizados en el Anexo 2 de este instrumento. Bajo ninguna circunstancia y en ningún caso, los buses de la flota del Prestador de Servicios podrán prestar un servicio distinto, sea público o privado, a los contemplados en las Condiciones de Operación, salvo autorización o requerimiento expreso y por escrito del Ministerio. Los servicios que se presten en el marco de estas Condiciones de Operación coexistirán con otros ofrecidos por los restantes operadores de transporte y con proveedores de servicios complementarios. Esta circunstancia se declara expresamente conocida y aceptada por el Prestador de Servicios.

El incumplimiento de las obligaciones que emanan de este instrumento, facultan al Ministerio para (i) aplicar las multas o poner término a las Condiciones de Operación, en los casos y condiciones previstas en este instrumento, y (ii) cobrar la garantía de fiel cumplimiento de las Condiciones de Operación, si procediere; salvo situaciones de fuerza mayor o caso fortuito debidamente comprobadas.

SECCIÓN 3 ACTIVIDADES CONEXAS

El Prestador de Servicios 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:

- 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.
- 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.
- 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.
- 3.4 Otras autorizadas por el Ministerio a solicitud del Prestador de Servicios.

La intención de ejecutar, desarrollar o prestar una o más de estas actividades deberá ser informada previamente al Administrador 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 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 3.1, el Administrador dispondrá de cinco (5) días hábiles contados desde la recepción de los antecedentes para comunicar al Prestador de Servicios 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 3.2, 3.3 y 3.4, el Administrador 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 3.2 y 3.3 de la presente Sección, o si es de aquellas referidas en el punto 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 Prestador de Servicios 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.

SECCIÓN 4 CONSIDERACIONES GENERALES

4.1 PRINCIPIOS ORIENTADORES

Los servicios de transporte remunerado de pasajeros prestados en el marco de estas Condiciones de Operación tienen por finalidad satisfacer el interés público, y deberán propender a la prestación de un servicio de transporte eficiente, seguro y de calidad.

En concordancia con ello, los siguientes principios rectores orientarán la ejecución e interpretación de las presentes Condiciones de Operación:

4.1.1 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 que corresponderán al Prestador de Servicios han sido orientadas 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.

4.1.2 Principio de la participación activa del Prestador de Servicios

La prestación de los servicios debe ser realizada por la Empresa, y las funciones se estructuran sobre la base de dicha definición. Así, a la Empresa 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 a estas Condiciones de Operación.

Asimismo, este principio identifica y radica en la figura del Prestador de Servicios 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.

4.1.3 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.

Las presentes Condiciones de Operación reflejan dicha exigencia mediante el reconocimiento de la flexibilidad como mecanismo para, por una parte, ajustar la operación a la cambiante realidad, y por otra, responder a los requerimientos de calidad de los usuarios. Se considera, entonces, que durante su ejecución de las presentes Condiciones de Operación el Ministerio convenga con la Empresa las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de la ciudad.

4.1.4 Principio de la interrelación del Sistema

La presente resolución 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 la sección 4.4. 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 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.

4.1.5 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 Prestador de Servicios una pronta y adecuada adopción de las decisiones estratégicas destinadas a la consecución de los objetivos y principios previstos en estas condiciones de operación.

Asimismo, la información y declaraciones que éste deba proporcionar a la autoridad de conformidad a estas condiciones de operación, constituyen una manifestación fundamental del principio de

colaboración y comunicación, en tanto informan solemnemente al Ministerio acerca del estado de la ejecución del régimen de condiciones de operación en un momento preestablecido y dan cuenta del resultado de la gestión operacional y económica alcanzada por el Prestador de Servicios.

4.1.6 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.

El Ministerio y el Prestador de Servicios reconocen la necesidad de armonizar las prácticas, estrategias y sistemas de gestión empresarial con la dimensión social y ambiental.

4.2 NATURALEZA DE LOS SERVICIOS

Los servicios de transporte que se presten en el marco de las presentes Condiciones de Operación revestirán para todos los efectos legales, la calidad de servicio de utilidad pública y, en consecuencia, se encuentran sometidos a todas las exigencias y disposiciones que resulten aplicables a los servicios de utilidad pública.

4.3 MARCO LEGAL APLICABLE Y REGIMEN SUPLETORIO

Los servicios de transportes individualizados en el Anexo 2 deberán prestarse de conformidad a las normas establecidas en las presentes Condiciones de Operación y con sujeción 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 Prestador de Servicios 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 de las condiciones económicas previsto en la Sección 7 del presente instrumento.

En todo lo no previsto expresamente en estas Condiciones de Operación, se aplicarán supletoriamente y en lo que resulte pertinente y aplicable:

1. Las disposiciones contempladas en los Contratos de Concesión.
2. El Decreto Supremo N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que reglamenta los servicios de transporte público de pasajeros.
3. La demás normativa que resulte aplicable.

4.4 SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

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

- 4.4.1 Emisión y comercialización del medio de acceso.
- 4.4.2 Provisión de la red de carga del medio de acceso.
- 4.4.3 Comercialización, provisión e instalación de los equipamientos necesarios para la validación y registro de las etapas de viaje.
- 4.4.4 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.
- 4.4.5 Captura, procesamiento y distribución de la información de validación y posicionamiento generada por los servicios de transporte, necesarios para la gestión operativa del Sistema.

4.4.6 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 los contratos de concesión de uso de vías y en este instrumento.

Dentro del plazo de que determine el Ministerio, que no podrá ser inferior a cinco (5) días contados desde que le fuere notificado al Prestador de Servicios el respectivo requerimiento y como condición para la operación de los servicios, el Prestador de Servicios deberá suscribir los contratos que resulten necesarios para el funcionamiento de los servicios definidos en los puntos 4.4.1 a 4.4.6, 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 4.4 se requiriere la celebración de uno o más contratos entre el Prestador de Servicios 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 Prestador de Servicios y el (los) proveedor(es) de dicho(s) servicio(s) complementario(s), el Prestador de Servicios 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 Prestador de Servicios 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.

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

SECCIÓN 5 ATRIBUCIONES, DERECHOS Y OBLIGACIONES

5.1 ATRIBUCIONES DEL MINISTERIO

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

- 5.1.1 Regular los servicios de transporte público de pasajeros;
- 5.1.2 Definir el estándar de calidad para la prestación de los servicios;
- 5.1.3 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.
- 5.1.4 Coordinar a los diferentes actores del sistema.

5.2 FACULTADES DEL MINISTERIO

El Ministerio actuará directamente, a través de la DTPM 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 estas Condiciones de Operación, el Ministerio tendrá las siguientes facultades:

- 5.2.1 Supervisar técnica y administrativamente la ejecución de los servicios prestados y la sujeción a las Condiciones de Operación.

- 5.2.2 Verificar el cumplimiento de los niveles de servicio y en general, de las condiciones de ejecución previstas en las Condiciones de Operación, de conformidad a los estándares establecidos en dicho instrumento.
- 5.2.3 Exigir al Prestador de Servicios la información que razonablemente considere necesaria para verificar la correcta ejecución de los servicios prestados de conformidad a las Condiciones de Operación 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 Prestador de Servicios, 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.
- 5.2.4 Exigir al Prestador de Servicios el acceso de personal de fiscalización y/o a quien el Ministerio designe, a los buses e instalaciones que emplee el Prestador de Servicios para el desarrollo de los servicios objeto de las Condiciones de Operación, con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones ahí establecidas, 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.
- 5.2.5 Informar al proveedor de servicios complementarios de administración financiera del Sistema a que se refiere el punto 4.4 y el punto 7.3 de la Sección 7 de las Condiciones de Operación, el monto y la procedencia de los pagos que deban realizarse al Prestador de Servicios en virtud de estas Condiciones de Operación.
- 5.2.6 Impartir al Prestador de Servicios 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 de las condiciones de operación, y para su correcta ejecución.
- 5.2.7 Recopilar y sistematizar información relativa al funcionamiento del Sistema que permita proyectar, diseñar y planificar el mejoramiento continuo de los servicios de transporte.
- 5.2.8 Facilitar las condiciones para que el Prestador de Servicios 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 lo prescrito en las presentes Condiciones de Operación.
- 5.2.9 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.
- 5.2.10 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.
- 5.2.11 En general, fiscalizar que el Prestador de Servicios cumpla con sus obligaciones y aplicar las sanciones que corresponda, conforme a la normativa vigente y a lo previsto en estas Condiciones de Operación.

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

- 5.2.12 Instar por la correcta ejecución de los servicios prestado al amparo de las Condiciones de Operación, apoyar al Prestador de Servicios y proponer acciones que contribuyan a una mejora continua de la calidad del servicio.
- 5.2.13 Desarrollar labores de control y seguimiento del cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente instrumento.
- 5.2.14 Informar periódicamente al Prestador de Servicios del grado y nivel de cumplimiento de los requisitos, índices e indicadores previstos en el presente instrumento.
- 5.2.15 Poner a disposición del Prestador de Servicios la información que obre en poder del Ministerio, y que el Prestador de Servicios pueda razonablemente requerir para la mejor

ejecución de las Condiciones de Operación y para velar por la calidad de los servicios prestados, siempre que dicha información sea susceptible de entregar de conformidad a la normativa vigente.

- 5.2.16 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 Prestador de Servicios en virtud de este instrumento, e informar de ello periódicamente al Prestador de Servicios.
- 5.2.17 Llevar el control de la reserva de afectación al uso preferente del Prestador de Servicios, en los términos establecidos en el Anexo 1 del presente instrumento, e informar su estado periódicamente al Prestador de Servicios.
- 5.2.18 Analizar los documentos que, de conformidad a las Condiciones de Operación, deba presentar la Empresa; 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 instrumento.
- 5.2.19 Brindar asistencia al Prestador de Servicios mediante el establecimiento de mesas técnicas de trabajo, individuales o colectivas con otros actores del Sistema, orientadas al cumplimiento de los fines previstos en este instrumento. Esta asistencia no limitará o restringirá la responsabilidad del Prestador de Servicios por la correcta y adecuada prestación de los servicios comprometidos de conformidad al presente instrumento.
- 5.2.20 Realizar diagnósticos sobre la ejecución de las Condiciones de Operación y proponer a la Subsecretaría de Transportes las modificaciones que corresponda.
- 5.2.21 Proponer a la Subsecretaría de Transportes la aplicación de las multas establecidas en este instrumento.
- 5.2.22 Llevar el registro de las comunicaciones, conforme al procedimiento que dicte el Ministerio a través del correspondiente acto administrativo.
- 5.2.23 Integrar mesas de trabajo y equipos de coordinación de contingencias.
- 5.2.24 Cualquiera otra establecida en el presente instrumento.

5.3 OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL PRESTADOR DE SERVICIOS

5.3.1 Obligaciones del prestador de servicios

Corresponde al Prestador de Servicios 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 de las presentes Condiciones de Operación.

Sin perjuicio de las obligaciones legales que le competen y las demás previstas en este instrumento, así como de situaciones de caso fortuito o fuerza mayor debidamente calificadas por el Ministerio, el Prestador de Servicios tendrá las siguientes obligaciones:

- 5.3.1.1 Prestar el servicio de transporte público a lo menos con los estándares de calidad, permanencia, continuidad y seguridad establecidos en las presentes Condiciones de Operación.
- 5.3.1.2 Cumplir con las normas legales y reglamentarias 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.
- 5.3.1.3 Solicitar la autorización del Ministerio, con al menos treinta (30) días de anticipación, para toda modificación de los estatutos de la Empresa 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 la sección 3 del presente instrumento.
- 5.3.1.4 Efectuar la programación y ejecutar la operación de los servicios en la forma prevista en las Condiciones de Operación, 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 de las Condiciones de Operación.

- 5.3.1.5 Adoptar las medidas necesarias para mejorar y/o restablecer la calidad de los servicios, cuando no se alcancen los niveles previstos en las Condiciones de Operación.
- 5.3.1.6 Efectuar el control de la operación de los servicios.
- 5.3.1.7 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 Prestador de Servicios.
- 5.3.1.8 Cumplir y respetar las instrucciones y procedimientos que, de acuerdo a la normativa vigente y a lo previsto en las Condiciones de Operación, dicte el Ministerio o determine la DTPM.
- 5.3.1.9 Suscribir los actos jurídicos correspondientes y mantener el vínculo con los prestadores de servicios complementarios en los términos previstos en las presentes Condiciones de Operación.
- 5.3.1.10 Disponer en forma permanente de la flota que corresponda de conformidad al presente instrumento, y asumir por su cuenta y riesgo su financiamiento, si corresponde.
- 5.3.1.11 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 a las Condiciones de Operación y a la normativa vigente.
- 5.3.1.12 Disponer y mantener en buenas condiciones de funcionamiento los terminales necesarios para garantizar una apropiada gestión de los servicios de transporte.
- 5.3.1.13 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 de las Condiciones de Operación.
- 5.3.1.14 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.
- 5.3.1.15 Pagar las remuneraciones, cotizaciones laborales, previsionales y de salud, así como los emolumentos de toda índole que correspondan al personal del Prestador de Servicios, de conformidad a la ley y a los contratos de trabajo respectivos.
- 5.3.1.16 Enviar al Administrador 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.
- 5.3.1.17 Proporcionar al Ministerio, a través del Administrador, toda la información que éste le requiera relacionada con la ejecución de las Condiciones de Operación 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.
- 5.3.1.18 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 instrumento, 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 la Sección 5.2.3 de las Condiciones de Operación.
- 5.3.1.19 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 9.3, a los buses e instalaciones que emplee el Prestador de Servicios para el desarrollo de los servicios objeto de las Condiciones de Operación. 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.

- 5.3.1.20 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.
- 5.3.1.21 Cumplir con la obligación de informar al Ministerio establecida en la Sección 9 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.
- 5.3.1.22 Solicitar las autorizaciones que correspondan de conformidad a las Condiciones de Operación.
- 5.3.1.23 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.
- 5.3.1.24 Colaborar con el Ministerio en la entrega oportuna de información a los usuarios respecto de modificaciones relevantes en la operación de sus servicios.
- 5.3.1.25 Gestionar y responder oportunamente las sugerencias y reclamos de los usuarios, de conformidad a lo que se dispone en el Anexo 6 del presente instrumento.
- 5.3.1.26 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.
- 5.3.1.27 Respetar las políticas sobre operación de los servicios al interior de la Infraestructura Concesionada, que establezca el titular de dicha concesión, si las hubiere.
- 5.3.1.28 En general, cumplir con toda la legislación y normativa aplicable, así como las instrucciones o comunicaciones enviadas por el Ministerio de conformidad con las presentes Condiciones de Operación.

Sin perjuicio de los descuentos a que hubiere lugar de conformidad a las Condiciones de Operación, el incumplimiento de las obligaciones indicadas en esta Sección 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 de las Condiciones de Operación, salvo situaciones de caso fortuito o fuerza mayor, las que serán calificadas por el Ministerio.

5.3.2 Derechos del prestador de servicios

Las Condiciones de Operación confieren al Prestador de Servicios los siguientes derechos:

- 5.3.2.1 El uso de las vías en los términos previstos en el Anexo 1 del presente instrumento.
- 5.3.2.2 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 sus Condiciones de Operación, de acuerdo a las condiciones establecidas en el presente instrumento.
- 5.3.2.3 Desarrollar las actividades conexas previstas en las Condiciones de Operación en los términos establecidos en el presente instrumento.
- 5.3.2.4 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 instrumento y a aquellas previstas en la normativa vigente.
- 5.3.2.5 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 presente instrumento.
- 5.3.2.6 Percibir cualquier otra prestación económica que en su favor establezca las presentes Condiciones de Operación.

- 5.3.2.7 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.
- 5.3.2.8 Proponer al Ministerio puntos en los cuales resulte necesario o conveniente construir zonas pagas.
- 5.3.2.9 Mantener comunicación con el Ministerio.
- 5.3.2.10 Obtener una respuesta oportuna por parte del Ministerio.
- 5.3.2.11 Contar con un debido proceso administrativo en la aplicación de las sanciones administrativas contempladas en las Condiciones de Operación, así como en la sustanciación de los demás procedimientos de impugnación a que hubiere lugar.
- 5.3.2.12 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.
- 5.3.2.13 A que los medios de prueba sean apreciados en conciencia, conforme lo dispone la Ley N°19.880.
- 5.3.2.14 Presentar los recursos administrativos establecidos en este instrumento y los demás que le confieren las leyes.
- 5.3.2.15 A que se realicen las Instancias de Revisión de las Condiciones Económicas en los términos y condiciones previstas en el punto 7.5 de la Sección 7.
- 5.3.2.16 A ser informado oportunamente de los aspectos que configuren el monto y procedencia de los pagos.
- 5.3.2.17 A ser informado oportunamente de cualquier modificación relevante de las Condiciones de Operación y los instrumentos contractuales y/o regulatorios de los restantes actores del Sistema.
- 5.3.2.18 Ejercer los demás derechos que le confiere la normativa vigente y las Condiciones de Operación.

SECCIÓN 6 DEL RÉGIMEN DE EJECUCIÓN DE LOS SERVICIOS

6.1 EJECUCIÓN DE LOS SERVICIOS

El Prestador de Servicios deberá prestar los servicios de transporte público de pasajeros establecidos en el Anexo 2 de estas Condiciones de Operación, 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.

La gestión de los servicios de transporte público de pasajeros corresponde al Prestador de los Servicios quien deberá adoptar todas las medidas necesarias para velar por la correcta ejecución del Programa de Operación. El Anexo 6 de las Condiciones de Operación establece mecanismos para asegurar su cumplimiento y calidad.

6.2 BIENES DESTINADOS A LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

6.2.1 Flota

6.2.1.1 Características de la flota

El Prestador de Servicios 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 Prestador de Servicios deberán estar orientadas a la calidad y la continuidad del servicio.

El detalle de la flota y de las exigencias técnicas de los vehículos se especifica en el Anexo 4 de las Condiciones de Operación.

6.2.1.2 Mantenimiento de la flota

El Prestador de Servicios deberá implementar 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 de las Condiciones de Operación se detallan las acciones y contenidos que, conforme al Plan Anual de Mantenimiento de Flota (PMF), debe desarrollar el Prestador de Servicios.

6.2.1.3 Derechos y obligaciones para el uso de buses adquiridos en el marco de contratos de provisión vigentes.

De conformidad a lo dispuesto en la Resolución N°121, de 2012 conjunta de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, el Prestador de Servicios deberá adquirir todos y cada uno de los derechos y obligaciones que emanan del contrato suscrito entre Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A. y la Sociedad Mercedes Benz do Brasil Ltda, por el cual Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A. adquirió el derecho a usar 176 buses marca Mercedes Benz, hasta el término de la vida útil de los buses, sujeto a la condición que los buses se encuentren en correcto estado de conservación atendida su antigüedad y uso. Los buses se detallan en el anexo 4.

Con dicho objeto, el Prestador de Servicios se obliga, si corresponde, a aceptar la cesión del referido contrato. De este modo, el Prestador de Servicios adquirirá el derecho a utilizar los buses respectivos para su servicio de transporte y asumirá las obligaciones que emanan de dicho contrato, salvo en cuanto a la modificaciones que pueda convenir.

6.2.2 Terminales

El Prestador de Servicios deberá contar, a lo menos, con tres terminales, los que deberá mantener en condiciones de funcionamiento tales que garanticen una adecuada gestión de los servicios de transporte.

El Prestador de Servicios podrá reducir el número y/o la capacidad de los terminales que comprometa en el acto de aceptación de las presentes Condiciones de Operación, previa autorización del Ministerio, siempre que esta medida no afecte la calidad en la prestación de los servicios de transporte.

6.2.3 Zonas Pagas

En el marco de las actividades conexas referidas en la Sección 3 de las Condiciones de Operación, el Prestador de Servicios podrá instalar, mantener y/o explotar infraestructura para el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, en particular, zonas pagas.

Para mejorar la eficiencia en la operación de los servicios y como medida activa para reducir evasión, el Prestador de Servicios podrá, por sí o por intermedio de terceros, y previa autorización del Ministerio otorgada en los términos y oportunidades previstas en la Sección 3 precedente y 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.

6.2.4 Contratos de Provisión

Para la prestación de los servicios de transporte contemplados en estas Condiciones de Operación, el Prestador de Servicios 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 Prestador de Servicios– revisar y pronunciarse sobre las condiciones y requisitos que éste incorporaría en el (los) Contrato(s) de Provisión que suscribiere con terceros respecto de bienes que considere necesarios para la prestación de los servicios. Entre otras cosas, el MTT podrá revisar la suficiencia del derecho del tercero sobre los bienes objeto del Contrato de Provisión, velar porque el Contrato de Provisión asegure la disponibilidad de los bienes durante todo el plazo de las Condiciones de Operación y revisar los incentivos que el Contrato de Provisión contempla en materias de mantenciones preventivas y correctivas.

En caso que el Ministerio se pronuncie favorablemente, el MTT se obliga de manera irrevocable e incondicional a exigir en las bases de licitación y/o en los contratos de concesión, por todos aquellos períodos posteriores en que se presten los antes referidos servicios de transporte hasta el término de la vida útil de los bienes objeto del contrato de provisión (i.e. los buses), y en general en cualquier instrumento jurídico en virtud del cual una persona adquiera el derecho a prestar servicios de transporte de pasajeros en lugar del Prestador de Servicios, 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 de las presentes Condiciones de Operación.

El MTT se obliga a exigir en el mismo instrumento jurídico por el cual el nuevo operador de transporte adquiere el derecho a prestar los servicios de transporte en lugar de la Empresa, que el nuevo operador de transporte ceda a quien corresponda el derecho a cobrar y percibir del Administrador Financiero del Transantiago S.A., o quien lo suceda o reemplace, la cantidad equivalente al monto de las rentas de arrendamiento o cuotas de compras a plazo que se contemplen en el contrato de provisión. Asimismo, el Ministerio se obliga a exigir que el perfeccionamiento de tal cesión, sea un requisito previo sin el cual el futuro prestador de los servicios de transporte no pueda adquirir la concesión ni, en general, comenzar a prestar tales servicios ni gozar de derecho alguno a tal respecto.

Las cesiones referidas precedentemente le serán oponibles al nuevo operador de transporte que reemplace al Prestador de Servicio, durante la vida útil de los bienes objetos del contrato de provisión, de conformidad con los artículos 1.901, 1.902 y siguientes del Código Civil.

6.3 DEL PERSONAL DESTINADO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

El Prestador de Servicios deberá disponer del personal necesario para cumplir las obligaciones que asume 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 instrumento.

6.4 SUBCONTRATACIÓN

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

La subcontratación de los servicios de transporte detallados en el Anexo 2 sólo podrá ejercerse respecto de un máximo de 65% del total de los servicios objeto del presente instrumento 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 Prestador de Servicios 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 Prestador de Servicios será el único responsable del cumplimiento de este instrumento. En consecuencia, el Prestador de Servicios 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 instrumento, salvo situaciones de caso fortuito o fuerza mayor, las que serán debidamente calificadas por el Ministerio.

Para velar por el cumplimiento de las Condiciones de Operación, el Prestador de Servicios 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.

SECCIÓN 7 CONDICIONES ECONÓMICAS

7.1 DIRECTRICES

Las obligaciones y derechos que se confieren en este instrumento al Prestador de Servicios, deberán interpretarse y ejecutarse en función de las siguientes directrices:

7.1.1 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 los contrato de concesión, en la normativa vigente y en las presentes Condiciones de Operación.

7.1.2 Equilibrio económico y sostenibilidad. 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, las condiciones de operación deben reconocer las variaciones que pueden presentarse a lo largo del período de dichas condiciones de operación y que no sean consecuencia de decisiones de gestión del operador, y velar por el equilibrio económico como eje fundamental para garantizar la continuidad del servicio.

7.1.3 Duración Limitada. Las Condiciones de Operación materia de este instrumento tienen una duración limitada, de modo que las restricciones impuestas por esta circunstancia han sido consideradas por el Prestador de Servicios y el MTT al momento de evaluar el modelo de negocio, y deben ser consideradas durante todo el período de vigencia de las Condiciones de Operación y para los efectos asociados a su término.

7.1.4 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.

7.2 INGRESOS DEL SISTEMA

La prestación de los servicios de transporte materia de estas Condiciones de Operación 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 contemplados en el presente instrumento y en los contratos de concesión.

7.3 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.

La administración y distribución de los recursos se realizará en los términos previstos en el presente instrumento, en los contratos que el Prestador de Servicios deberá suscribir con dicho proveedor de servicios complementarios de acuerdo a lo dispuesto en la sección 4.5 de las Condiciones de Operación –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.

7.4 DE LOS INGRESOS DEL PRESTADOR DE SERVICIOS

7.4.1 Cálculo del pago por la prestación de los servicios de transporte

El Prestador de Servicios 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 7.3 de la Sección 7 del presente instrumento, y su monto se determinará conforme a lo que se señala en los párrafos siguientes.

7.4.1.1 Formulación general

El pago a efectuar a la Empresa 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 de las Condiciones de Operación ($Descuentos$) y se le agregarán las cantidades que por otros conceptos corresponda realizar ($Otros$), de conformidad a lo dispuesto en el punto 7.4.1.7 siguiente.

De esta forma, el ingreso del Prestador de Servicios 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 de las Condiciones de Operación.
- 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 de las Condiciones de Operación.
- $Otros_t$: Otros pagos y ajustes que corresponda realizar en la liquidación t , de conformidad a lo dispuesto en las Condiciones de Operación.

7.4.1.2 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 7.4.1.6 del presente instrumento.

En el marco del presente instrumento, PPT_0 tendrá el valor establecido en la Ficha Técnica de las Condiciones de Operación.

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 7.4.2.1, y se utilizará el mismo valor para la liquidación que, de conformidad a lo previsto en el punto 7.4.2.1 corresponde efectuar el día 25 del mes T .

7.4.1.3 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 de las Condiciones de Operación, durante el período de pago correspondiente a la liquidación t , según lo establecido en el punto 7.4.2.1
- $kmp_{i,t}$: Kilómetros comerciales programados para un día tipo i , definidos en el o los PO vigente(s) de acuerdo a lo indicado en el referido Anexo 3, durante el período de pago correspondiente a la liquidación t , según lo establecido en el punto 7.4.2.1.
- $d_{i,t}$: 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 7.4.2.1.
- kme_t : Kilómetros comerciales de servicios especiales realizados durante el período de pago correspondiente a la liquidación t , según lo establecido en el punto 7.4.2.1.
- 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 7.4.2.1.
- 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 7.4.2.1.

7.4.1.4 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:

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

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

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

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

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 de las Condiciones de Operación, 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 referido Anexo 3, 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 7.4.1.6 del presente instrumento.

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 7.4.2.1, y se utilizará el mismo valor para la liquidación que, de conformidad a lo previsto en el punto 7.4.2.1, 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

En caso que se requiera valores de PK para buses cuya tipología 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 de 2011 en un plazo prudencial, así como también los factores de indexación de costos. En el intertanto, dichos buses serán asimilados al tipo de bus que presente mayor similitud, a juicio de la DTPM.

Sin perjuicio de lo anterior, el Operador podrá solicitar la incorporación de buses de tecnologías de propulsión más limpias y amigables con el medio ambiente, por ejemplo buses con tecnologías de propulsión híbrido, eléctricos y GNC. Por lo cual, con el propósito

de incentivar y en reconocimiento al mayor costo de inversión de incorporar este tipo de buses, se considerarán valores de PK de hasta 15% por sobre los valores definidos –según tipología- respecto de la tecnología de propulsión Diesel equivalente a la norma mínima vigente.

7.4.1.5 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 .

El MTT podrá modificar este índice y su formulación, previa notificación al Prestador de Servicios, quien dispondrá de un plazo no menor a quince (15) días hábiles para efectuar sus observaciones.

7.4.1.6 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 Prestador de Servicios. 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 .

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

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

Para calcular la variación en el vector de indexación de precios, la DTPM 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).

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 presente instrumento.

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

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

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

Tabla 2
Ponderadores de costo por tipo de bus

Tecnología de propulsión k	Tipo-ología 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	Tipo-ología 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 DTPM determinará el vector de indexación de precios de acuerdo a la siguiente fórmula:

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

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

Donde:

- $b_{j,k,T-1}$: Buses de la tipología j , tecnología de propulsión k , que integran a la flota operativa base inscrita en el RNSTP a la fecha de término del mes $T-1$.
- $b_{j,T-1}$: Total de buses de la tipología j , que integran la flota operativa base inscrita en el RNSTP a la fecha de término del mes $T-1$.
- $km_{j,T-1}$: Kilómetros comerciales totales a realizar por buses de la tipología j en el mes $T-1$, definidos en el o los Programa(s) de Operación vigente(s) durante el mes $T-1$.

7.4.1.7 Otros pagos y ajustes

i) Pago por el uso de vías tarifadas

El Prestador de Servicio 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 Prestador de Servicios 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 7.4.2.4 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 de las Condiciones de Operación.

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 prestador de Servicios 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 Prestador de Servicios 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 Prestador de Servicios 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 7.4.2.4.

iii) Mecanismo de ajuste de ingresos (AIPK)

En la liquidación N°25 contada desde el inicio del presente régimen de condiciones de operación, 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 2.4.1.3.
- 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 Operador, bajo el cual comenzará a operar el mecanismo de ajuste de ingresos.
- Q_{sup} : Límite superior de transacciones pagadas al Operador, sobre el cual comenzará a operar el mecanismo de ajuste de ingresos.
- $\overline{IPK}$: Índice de Pasajeros/Kilómetro de la Unidad de Negocio.
- IPK_{inf} : Límite inferior del Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK) bajo el cual comenzará a operar el mecanismo de ajuste de ingresos.
- IPK_{sup} : Límite superior del Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK) sobre el cual comenzará a operar el mecanismo de ajuste de ingresos.

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

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 Prestador de Servicios empleando el pago por pasajero transportado de la última liquidación del periodo 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 β_1 y β_2 toman los valores indicados en la Ficha Técnica y $AIPK_t$ corresponde al Ajuste del Ingreso por Pasajeros/Kilómetro calculado en la liquidación t .

iv) Incentivo al buen desempeño operacional

El Prestador de Servicios tendrá derecho a un incentivo monetario por buen desempeño operacional, cuyo monto y condiciones se detallan en el Anexo 6 del presente instrumento.

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

7.4.2 Del proceso de pago

El pago a que hubiere lugar de conformidad a lo dispuesto en las Condiciones de Operación será realizado por el proveedor de servicios complementarios de administración financiera previsto en el punto 7.3 de la Sección 7, mediante depósito en la cuenta que el Prestador de Servicios disponga para tal efecto en el contrato a que se refiere el punto 4.4 del presente instrumento.

7.4.2.1 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.

7.4.2.2 Transacciones registradas en validadores de zonas pagas mixtas

Las transacciones registradas en validadores de las zonas pagas compartidas entre el Operador y otros operadores de transporte, existentes al inicio del presente instrumento, se distribuirán y pagarán conforme a la metodología de cálculo definida por la DTPM. Dicha metodología en sus líneas generales se describe en el Anexo 3 de las Condiciones de Operación.

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 DTPM. Estos porcentajes de distribución podrán ser revisados y modificados cada seis (6) meses por la DTPM, 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.

7.4.2.3 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 de las Condiciones de Operación.

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.

7.4.2.4 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 7.4.1.7, 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 7.4.1.7, 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 7.4.1.7, 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 7.4.1.7 letra iii), éste se pagará de conformidad al siguiente procedimiento.

Si el ajuste de ingresos por AIPK resultare a favor del Prestador de Servicios, 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 Prestador de Servicios 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 Prestador de Servicios, 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.

7.4.2.5 Revisión del monto de los pagos

El Prestador de Servicios podrá solicitar la revisión del cálculo del pago efectuado en cada liquidación, de conformidad al procedimiento informado en el Oficio N° 2175, de 15 de junio de 2012. Las impugnaciones deberán ser presentadas respetando el formato definido e informado por la DTPM.

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

7.4.2.6 Prorratio 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 Operador en cuanto se disponga de los recursos para ello, mientras que el ajuste por IPC se enterará en la siguiente liquidación de pago.

7.4.2.7 Cesión de derechos

Si de conformidad a lo dispuesto en los artículos 1901 y siguientes del Código Civil, el Prestador de Servicios 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 sección, 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 quince (15) 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 estas Condiciones de Operación 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 Prestador de Servicios requerirá la autorización previa del MTT en caso que la cesión represente más del 50% de los derechos y acciones contemplados en esta Sección.

7.4.2.8 Del pago al término del período de las condiciones de operación

i) Ajuste de ingresos AIPK

La aplicación del mecanismo de ajuste de ingresos *AIPK* establecido en el punto 7.4.1.7 iii cuando resten menos de veinticuatro (24) liquidaciones para el término de la vigencia de las condiciones de operación, 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 Prestador de Servicios deberá restituir al Sistema el ajuste del ingreso en hasta $X-2$ cuotas quincenales iguales o decrecientes. Si el ajuste implica restituir recursos al Prestador de Servicios, esto se realizará de acuerdo a la metodología establecida en el punto 2.4.2.4 iii) del presente instrumento.
- b. Si a la fecha de cálculo de *AIPK* restaren X liquidaciones para el fin del régimen en condiciones de operación, 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 Prestador de Servicios 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 Prestador de Servicios, la restitución de recursos se hará en una sola cuota a pagarse en la siguiente liquidación.

En razón de lo anterior, el Prestador de Servicios podrá solicitar al Ministerio con la oportuna anticipación, que durante las últimas N liquidaciones previas al término las Condiciones de Operación, donde N es menor que las X liquidaciones restantes, el Ministerio descuente del pago al Prestador de Servicios 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 Prestador de Servicios en la última liquidación del régimen de Condiciones de Operación.

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 del presente instrumento, se aplicarán en una sola cuota en la última liquidación de las Condiciones de Operación. De no haber recursos suficientes para efectuar los correspondientes descuentos, el Prestador de Servicios dispondrá de treinta (30) días para pagar los descuentos adeudados. Vencido dicho plazo sin que el Prestador de Servicios proceda al pago, el Ministerio podrá ejecutar las Garantías de Fiel Cumplimiento de las Condiciones de Operación que obren en su poder.

7.5 INSTANCIAS DE REVISIÓN DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS

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.

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

Las instancias de revisión considerarán los siguientes aspectos:

- 7.5.1.1 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. Para estos efectos, se entenderá que $\overline{IPK}$ vigente es 1,91

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

Requisito previo para la procedencia de la revisión de la Razón *IPK*:

En caso de verificarse una reducción del *IPK* (que no se explique solamente por aumento de los kilómetros comerciales), la revisión por la causal descrita en esta sección 7.5.1.1 tendrá lugar si y sólo si dicha reducción del *IPK* pueda explicarse razonablemente por causas exógenas al Prestador de Servicios, y siempre que en el período de la revisión 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 presente instrumento, que puedan explicarse razonablemente por causas atribuibles al Prestador de Servicios. 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 Prestador de Servicios.

Del mismo modo, la revisión por la causal descrita en el punto 7.5.1.1 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 Prestador de Servicios.

- 7.5.1.2 Cambios normativos que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.
- 7.5.1.3 Modificación de los estándares de calidad de los servicios que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.
- 7.5.1.4 Órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.
- 7.5.1.5 Modificación de uno o más de los factores que componen el indexador de precios a que se refiere el punto 7.4.1.6.
- 7.5.1.6 Instrucción impartida por el Ministerio, o solicitud del Prestador de Servicios aprobada por el Ministerio, a través de la DTPM, de aumentar la flota operativa base en un nivel superior al 3% por sobre la capacidad (en plazas) de la flota operativa base establecida en la última revisión de *PPT*.
- 7.5.1.7 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 régimen de Condiciones de Operación, 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.

7.5.2 Oportunidad de las instancias de revisión

Habrà lugar a una instancia de revisión programada en junio de 2016. Excepcionalmente, el Prestador de Servicios 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 7.5.1.1 a 7.5.1.7 precedentes, que sean de tal envergadura o intensidad que requieran de una impostergable revisión. Estas revisiones se denominarán "revisiones excepcionales".

7.5.3 Procedimiento para llevar a cabo las instancias de revisión programadas

El proceso de revisión contempla tres fases:

- (i) La primera denominada "Preacuerdo de revisión" y que tiene por objeto: determinar si se va a llevar a cabo o no la revisión programada, y en caso afirmativo, determinar cuáles son los factores o hechos que serán tenidos en consideración durante el proceso de revisión propiamente tal.
- (ii) La segunda fase regula la oportunidad en que el Prestador de Servicios debe entregar su propuesta, denominada "Presentación de Antecedentes", la que deberá desarrollar los aspectos que, de acuerdo al resultado de la fase anterior, serán sometidos a revisión.
- (iii) La tercera corresponde a la revisión propiamente tal, y que contempla un plazo para que el Ministerio y el Prestador de Servicios lleguen a un consenso sobre el ajuste de precios que corresponda realizar.

7.5.3.1 Preacuerdo de revisión

A más tardar el 1 de abril de 2016, el Prestador de Servicios deberá informar por escrito al Ministerio si hará uso de la instancia de revisión programada, en cuyo caso deberá fundamentar su solicitud y describir aquellos factores que a su juicio ameritan una revisión de las condiciones económicas; o si por el contrario, decide mantener las condiciones vigentes.

El Ministerio dispondrá de quince (15) días para pronunciarse conforme a las reglas que a continuación se establecen:

- a) Si el Prestador de Servicios 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 7.5.3.3. En dicha comunicación, además, el Ministerio enviará al Prestador de Servicios el formato estándar de presentación, así como un listado, descripción y fundamento de los temas que se tendrán a la vista durante el proceso de revisión, hayan sido o no sugeridos por el Prestador de Servicios. Dichos temas deberán ser desarrollados por el Prestador de Servicios y abordados en la Presentación de Antecedentes a que se refiere el punto 7.5.3.2.
- b) Si el Prestador de Servicios 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.
 - b.2) Determinar que sí se requiere una revisión de las condiciones. En la comunicación correspondiente, el Ministerio deberá indicar, además, la fecha de inicio del proceso de revisión a que se refiere el punto 7.5.3.3 y enviar al Prestador de Servicios un listado, descripción y fundamento de los temas que se tendrán a la vista para el proceso de revisión. Dichos temas deberán ser desarrollados por el Prestador de Servicios y abordados en la Presentación de Antecedentes a que se refiere el punto 7.5.3.2.

7.5.3.2 Presentación de Antecedentes

Quince (15) días antes de la fecha informada para la revisión programada, el Prestador de Servicios deberá enviar al Ministerio una Presentación de Antecedentes, consistente en un pre-informe con un análisis detallado de aquellos factores o hechos que serán tenidos en consideración durante el proceso de revisión propiamente tal conforme a lo señalado por el Ministerio en la sección 7.5.3.1 precedente.

El Prestador de Servicios deberá fundamentar por qué, a su juicio, estos aspectos ameritan realizar ajustes en las condiciones económicas vigentes, 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 las Condiciones de Operación .

En caso que el Prestador de Servicios 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 Prestador de Servicios, de conformidad con estas Condiciones de Operación y la normativa aplicable.

7.5.3.3 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 el Ministerio y el Prestador de Servicios 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 acta 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 7.5.3.1 a) y se ejecutarán a partir de la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que apruebe la respectiva acta.

7.5.4 Procedimiento para llevar a cabo las instancias de revisión excepcionales

7.5.4.1 Preacuerdo de revisión

El Ministerio o el Prestador de Servicios, 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 Prestador de Servicios deberá acceder obligatoriamente a llevar a cabo el proceso.

Si el Prestador de Servicios 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 Prestador de Servicios, y podrá solicitar al Prestador de Servicios 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.

Asimismo, el Ministerio podrá rechazar dicha solicitud de constatarse un detrimento sostenido en el desempeño del Prestador de Servicios que se reflejen en un empeoramiento de los indicadores de calidad establecidos en el Anexo 6 del presente instrumento. Esta facultad de rechazar la solicitud estará sujeta a que las causales invocadas por el Prestador de Servicios puedan ser, a juicio del Ministerio, razonablemente relacionadas con dicho empeoramiento en su desempeño.

SECCIÓN 9 SUPERVISIÓN Y CONTROL

9.1 DEBER DE INFORMAR

Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 5.3.1 de las presentes condiciones de operación, el Prestador de Servicios deberá entregar al Administrador la información que más adelante se indica, en la oportunidad y en los términos que para cada caso se establece:

- 9.1.1.1 Copia actualizada del Registro de Accionistas, dentro de los diez (10) primeros días de vigencia de las Condiciones de Operación, así como dentro de los diez (10) días siguientes de haber ocurrido cualquier cambio en dicho registro.
- 9.1.1.2 En un plazo no superior a diez (10) días contados desde la fecha de ocurrencia de los siguientes hechos:
 - 9.1.1.2.1 Modificación de los estatutos de la Sociedad.
 - 9.1.1.2.2 Todo acto jurídico y/o contrato que modifique la administración de la Sociedad.
- 9.1.1.3 Información financiera semestral de la Sociedad 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 mientras se mantengan vigentes las Condiciones de Operación. 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 Empresa a que se hace mención en el punto 9.2 de esta Sección.
- 9.1.1.4 Informar al Ministerio de todo hecho esencial que afecte a la Empresa 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.
- 9.1.1.5 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 Empresa 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.
- 9.1.1.6 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 Operador, 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.
- 9.1.1.7 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.
- 9.1.1.8 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.

- 9.1.1.9 Declaración jurada mensual del representante legal de la Sociedad, 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.
- 9.1.1.9.1 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.
- 9.1.1.9.2 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.
- 9.1.1.9.3 Información mensual de reclamos presentados por usuarios al Prestador de Servicios, identificando el usuario y contenido del reclamo, la fecha, la respuesta dada por el Prestador de Servicios 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 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, podrá solicitar la complementación y/o aclaración de la información entregada por el Prestador de Servicios. Del mismo modo, podrá liberar al Prestador de Servicios de la entrega de alguna de la información solicitada en esta Sección, de estimarse que no se requiere por razones fundadas, lo cual le será notificado al Prestador de Servicios con la debida antelación.

El incumplimiento de los requerimientos establecidos en la presente Sección, podrá dar lugar a la aplicación de las multas establecidas en el Anexo 7 del presente instrumento.

9.2 AUDITORÍA EXTERNA

El Prestador de Servicios 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 entren en vigencia las Condiciones de Operación, el Prestador de Servicios deberá informar al Administrador 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 de las presentes Condiciones de Prestador de Servicios 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 Prestador de Servicios 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 Prestador de Servicios.

9.3 MECANISMOS DE SUPERVISIÓN

El Ministerio, directamente o a través de la DTPM, podrá supervisar, verificar y/o fiscalizar las actividades del Prestador de Servicios relacionadas con la ejecución de las Condiciones de Operación, a través de cualquiera de los mecanismos descritos a continuación.

- 9.3.1.1 **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 Prestador de Servicios. A partir de los resultados de dichas actividades y las recomendaciones realizadas por el o los observadores, la DTPM podrá solicitar al Prestador de Servicios la elaboración y ejecución de planes de acción destinados a subsanar o introducir mejoras en sus procedimientos internos y de operación. El Administrador hará el seguimiento de la aplicación de dichos planes de acción y de sus resultados.
- 9.3.1.2 **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 estas Condiciones de Operación, así como las demás que les encomienden las leyes.
- 9.3.1.3 **Sistemas tecnológicos de control de la operación.** El MTT, a través de la DTPM, cuenta con sistemas tecnológicos de información y de control que permiten obtener información en línea sobre la operación de los vehículos del Prestador de Servicios 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 Prestador de Servicios.
- 9.3.1.4 **Participación ciudadana.** El MTT, a través de su Secretaría Regional Ministerial Metropolitana, la Oficina de Información, Reclamos y Sugerencias (OIRS) y/o la DTPM, implementará los medios para canalizar las inquietudes y denuncias que reciba de los usuarios, transmitir las al Prestador de Servicios y realizar un seguimiento de la gestión de soluciones y respuestas en plazos mutuamente acordados.
- 9.3.1.5 **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 Sección 7.
- 9.3.1.6 **Otros.** Cualquier otro mecanismo o procedimiento establecido por el Ministerio y que resulte idóneo para controlar la ejecución de las Condiciones de Operación.

9.4 APLICACIÓN DE SANCIONES

El incumplimiento de las obligaciones descritas en este instrumento 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 Prestador de Servicios, 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 Prestador de Servicios será responsable directo y en forma indelegable de todos los aspectos que involucra el buen servicio a que se obliga por medio del presente instrumento, y de los incumplimientos en que eventualmente se incurra en la prestación del servicio.

SECCIÓN 10 CAUSALES DE TERMINACIÓN ANTICIPADA DE LOS SERVICIOS

- 10.1 **Mutuo Acuerdo.** El Ministerio y el Prestador de Servicios podrán acordar poner término a los servicios en una fecha anterior a la de vigencia de las Condiciones de Operación, siempre que no exista una causal de caducidad. El Prestador de Servicios estará obligado a mantener la los servicios 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 Prestador de Servicios 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.

- 10.2 Caducidad determinada por el Ministerio de conformidad con lo dispuesto en el Anexo 7 del presente instrumento.
- 10.3 Tener el Prestador de Servicios la calidad de deudor en un procedimiento concursal de liquidación, de conformidad a la Ley N°20.720.
- 10.4 Incumplimiento grave y reiterado de la Empresa de las normas laborales y de seguridad social con sus trabajadores.
- 10.5 Cambio de Control. En caso de cambio de la propiedad accionaria de la Empresa realizada durante la vigencia de las Condiciones de Operación 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 de las Condiciones de Operación.

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 de conformidad con el artículo 23 de la Ley N°18.046, de sociedades anónimas.

- 10.6 Disminución del Capital Social sin autorización previa del MTT, en cuyo caso el MTT podrá también cobrar la Garantía de Fiel Cumplimiento de las Condiciones de Operación. 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.
- 10.7 Empresas Relacionadas. En caso que la Sociedad (i) esté coligada con otro u otros operadores de transporte de la ciudad de Santiago (coligantes), (ii) sea filial o matriz de otro u otros operadores de transporte de la ciudad de Santiago, (iii) pertenezca a un grupo empresarial o se encuentre relacionada con otro u otros operadores de transporte, 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.
- 10.8 Haber sido condenada la Sociedad 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.
- 10.9 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, durante la vigencia de las condiciones de operación, 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 Prestador de Servicios no podrá dar término unilateral a las Condiciones de Operación.

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

SECCIÓN 11 EJECUCIÓN Y RENOVACIÓN DE LA GARANTÍA FIEL CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN

11.1 EJECUCIÓN DE LA GARANTÍA

Sin perjuicio de la aplicación de las multas y demás sanciones previstas en el Anexo 7 del presente instrumento, el Ministerio podrá hacer efectiva todo o parte de la garantía de fiel cumplimiento en caso que el Prestador de Servicios no cumpla una cualquiera de las obligaciones previstas en las presentes Condiciones de Operación. Asimismo, procederá el cobro de la garantía en caso que el Prestador de Servicios no pague las multas ejecutoriadas de conformidad al presente instrumento y/o cuando se hubiere dispuesto la caducidad de las Condiciones de Operación.

El no cumplimiento íntegro de la obligación de reemplazo o renovación de la Garantía de Fiel Cumplimiento, según corresponda, constituirá un incumplimiento del presente instrumento 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 de las Condiciones de Operación, según lo previsto en el Anexo 7 del mismo.

- Esta garantía constituye una evaluación anticipada de los perjuicios que sufre el Estado como consecuencia del incumplimiento de las Condiciones de Operación por parte del Prestador de Servicios. 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 Prestador de Servicios se ha puesto en situación de hacerla efectiva, lo que deberá señalarse en dicho documento.

11.2 RENOVACIÓN DE LA GARANTÍA

11.2.1 Por vencimiento

La Garantía de Fiel Cumplimiento de las Condiciones de Operación deberá renovarse con una anticipación de treinta (30) días a su vencimiento y deberá satisfacer las exigencias señaladas en el resuelto 5 de la resolución que aprueba las presentes Condiciones de Operación 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 los últimos 3 meses de vigencia de las Condiciones de Operación deberá tener una vigencia mínima de nueve (9) meses, de forma tal que la vigencia de la garantía supere en al menos seis (6) meses a la fecha de término de las Condiciones de Operación.

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.

11.2.2 Por cobro

En caso de cobro total o parcial de la Garantía de Fiel Cumplimiento de las Condiciones de Operación, el Prestador de Servicios 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 Sección, 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.

SECCIÓN 12 EJECUCIÓN Y RENOVACIÓN DE LA GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES LABORALES

12.1 EJECUCIÓN DE LA GARANTÍA

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 Prestador de Servicios por aplicación de lo pactado en sus respectivos contratos individuales de trabajo, y previo a la ejecución de la garantía, el Ministerio requerirá al Prestador de Servicios 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).

El no cumplimiento íntegro de la obligación de renovación establecida en el punto 12.2 siguiente constituirá un incumplimiento del presente instrumento 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 de las Condiciones de Operación.

12.2 RENOVACIÓN DE LA GARANTÍA

12.2.1 Por vencimiento

La garantía deberá renovarse con una anticipación de treinta (30) días a su vencimiento y deberá satisfacer las exigencias señaladas en el resuelto 5 de la resolución que aprueba las presentes Condiciones de Operación, 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 los últimos 3 meses de la vigencia de las Condiciones de Operación deberá tener una vigencia mínima de nueve (9) meses, de forma tal que la vigencia de la garantía supere en seis (6) meses a la fecha de término de las Condiciones de Operación.

En caso de no renovarse la garantía en la oportunidad prevista, el MTT cobrará las garantías que obren en su poder.

12.2.2 Por cobro

En caso de cobro total o parcial de la Garantía de Cumplimiento de Obligaciones Laborales y de Seguridad Social, el Prestador de Servicios 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 Sección, 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.

SECCIÓN 13 DISPOSICIONES VARIAS

13.1 RESPONSABILIDAD FRENTE A TERCEROS

La responsabilidad civil contractual y extracontractual del Prestador de Servicios frente a terceros se regirá por la normativa aplicable en cada caso. El Prestador de Servicios será responsable de los daños y perjuicios que se produjeren por su causa, la de sus dependientes, la de sus bienes muebles e inmuebles o de aquellos que estén bajo su administración, la derivada de la operación causada por su personal contratado o subcontratado bajo cualquier modalidad y para cualquier fin, o por sus contratistas o subcontratistas, salvo situaciones de caso fortuito o fuerza mayor, las que serán calificadas por la autoridad correspondiente.

El Ministerio y la DTPM no serán responsables frente a terceros por las obligaciones que asumiere o debiere asumir el Prestador de Servicios 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 Prestador de Servicios mantener indemne al Ministerio de cualquier gasto o indemnización que éste deba asumir por un hecho u omisión del Prestador de Servicios.

13.2 CONTRATISTA INDEPENDIENTE

El Prestador de Servicios 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, 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 DTPM.

ANEXO 1

DE LAS VIAS Y CONDICIONES DE USO

A. INTRODUCCIÓN

A.1 Concepto de uso preferente de las vías

El derecho del Prestador de Servicios para utilizar las vías que se le entregan para la ejecución de los servicios de transporte, 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.

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 los instrumentos contractuales y regulatorios

Con el fin de mantener el principio de la interrelación del Sistema y facilitar la ejecución y comprensión de los instrumentos contractuales y regulatorios 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 instrumento.

B. DE LAS VIAS QUE INTEGRAN LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN

Con el fin de mantener el principio de la interrelación del Sistema y facilitar la ejecución y comprensión de los instrumentos contractuales y regulatorios 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 instrumento.

B.1 Vías para uso preferente

El Prestador de Servicios tendrá el uso preferente y no exclusivo de las siguientes vías:

B.1.1 Todas aquellas vías ubicadas al interior de la Zona F, exceptuadas las vías o tramos de vías detallados en la Tabla 3 del apartado siguiente, cuyo uso preferente se otorga a otros operadores de transporte del Sistema.

B.1.2 Todas aquellas vías o tramos de vías que se detallan en la Tabla 2, que forman parte de la situación base.

Tabla 2
Otras vías que integran la concesión en condiciones de uso preferente

Eje	Comuna
ALEJANDRO GUZMÁN	El Bosque
BATALLÓN CHACABUCO	La Pintana
CAMINO EL MARISCAL	La Pintana
CAMINO EL MARISCAL	San Bernardo
EL OLIVAR	La Pintana
EL PARQUE	La Pintana
LOS DURAZNOS	La Pintana

El uso preferente de las vías confiere al Prestador de Servicios 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 Prestador de Servicios 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 transporte, de las vías entregadas para uso preferente del Prestador de Servicios.

El procedimiento para hacer valer el uso preferente en favor del Prestador de Servicios, 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 Prestador de Servicios tendrá el uso no preferente de las siguientes vías:

B.2.1 Vías o tramos de vías ubicadas al interior de la Zona F, 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.

B.2.3 Otras vías. El Prestador de Servicios podrá en forma excepcional hacer uso de las restantes vías en los casos y con las condiciones previstas en el apartado C siguiente.

Tabla 3
Vías o tramos de vías al interior de la Zona F, que integran las Condiciones de Operación en la modalidad de uso no preferente

Eje/vía	Comuna	Operador Preferente	Plazas-Km Comerciales de Uso No Preferente ^(*)
AV. CAMILO HENRIQUEZ	Puente Alto	T1	108.775
AV. CONCHA Y TORO	Puente Alto	T2	479.055
AV. EJÉRCITO LIBERTADOR	Puente Alto	T2	104.185
AV. GABRIELA	Puente Alto	T2	265.404
AV. LA FLORIDA	Puente Alto	T1	0

Eje/vía	Comuna	Operador Preferente	Plazas-Km Comerciales de Uso No Preferente ^(*)
AV. SANTA ROSA	Puente Alto	T2	0
CAMINO EL RETIRO	Puente Alto	T2	0
DIEGO PORTALES	Puente Alto	E	41.248
MAESTRO PALOMO	Puente Alto	T2	0

^(*) Según se establece en sus respectivos Programas de Operación para día laboral de temporada normal.

Tabla 4
Vías que integran las Condiciones de Operación en la modalidad de uso no preferente

Eje/vía	Comuna	Operador Preferente	Plazas-Km Comerciales de Uso No Preferente ^(*)
AV. COLON	San Bernardo	G	31.566
AV. GABRIELA	La Pintana	T2	48.559
AV. LO MARTINEZ	La Pintana	T2	48.322
AV. OBSERVATORIO	El Bosque	G	39.913
AV. SAN FRANCISCO	El Bosque	G	15.397
AV. SAN FRANCISCO	La Pintana	G	15.397
AV. SAN JOSÉ DE LA ESTRELLA	La Granja	E	32.036
AV. SANTA ROSA	La Pintana	T2	7.008
AV. VICUÑA MACKENNA	La Florida	T2	26.395
BAHÍA CATALINA	La Florida	E	26.845
BALDOMERO LILLO	La Pintana	G	15.104
BERNARDINO PARADA	La Pintana	T2	45.513
COLOMBIA	La Florida	E	28.220
ESPERANZA	San Ramón	G	60.423
FREIRE	San Bernardo	T2	21.060
GRAN AVENIDA JOSE MIGUEL CARRERA	El Bosque	T2	92.714
JOSE JOAQUIN PEREZ	San Bernardo	T2	8.332
LOS RAULIES	El Bosque	G	20.437
MARTÍN DE SOLIS	San Bernardo	G	18.140
PERÚ	La Florida	E	39.654
PORTO ALEGRE	La Pintana	T2	11.465
RIQUELME	El Bosque	G	16.166
RIQUELME	La Cisterna	G	16.166
SANTA CECILIA	La Florida	E	25.787
VICUÑA MACKENNA	La Cisterna	G	19.429

^(*) Según se establece en sus respectivos Programas de Operación para día laboral de temporada normal.

El uso no preferente de las vías sólo confiere al Prestador de Servicios el derecho a usar las vías.

En consecuencia, no dará derecho al Prestador de Servicios a:

- B.2.4 Tener la primera opción para prestar nuevos servicios de transporte o modificaciones de servicios existentes cuyo trazado propuesto se desarrolla íntegramente en las vías donde tiene el uso preferente.
- B.2.5 Tener la primera opción para prestar nuevos servicios de transporte o modificaciones de servicios existentes cuyo trazado propuesto no se desarrolla íntegramente en las vías donde tiene el uso preferente, cuando el Prestador de Servicios tenga uso preferente en la mayoría de los kilómetros del trazado propuesto.
- B.2.6 Que se contabilice y limite el uso, por parte de otros operadores, de las vías entregadas para uso preferente del Concesionario.
- B.2.7 Indemnización ni compensación alguna por el uso compartido de dichas vías.

B.3 Exclusiones

Las siguientes vías, tramos de vías o tipos de vías se otorgarán para uso no preferente de todos los operadores de transporte del Sistema:

B.3.1 Las calzadas expresas de las vías concesionadas o vías tarifadas actuales o futuras del área regulada.

B.3.2 Los tramos de vías que constituyan el único acceso disponible a una zona geográfica, de acuerdo a lo que se señala en la siguiente Tabla.

Tabla 5
Tramos de vía para uso no preferente de todos los operadores del Sistema

Eje	Comuna	Desde	Hasta	Longitud [Km]
AV. CARDENAL JOSÉ MARÍA CARO	SANTIAGO	AV. VICUÑA MACKENNA	BANDERA	1,72
AV. CIRCUNVALACIÓN AMÉRICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA VESPUCIO)	HUECHURABA / VITACURA	AV. EL SALTO	AV. SANTA MARÍA	3,00
AV. CIRCUNVALACIÓN AMÉRICO VESPUCIO (CALZADAS LOCALES AUTOPISTA VESPUCIO)	QUILICURA	LO CAMPINO	AV. PRESIDENTE EDUARDO FREI MONTALVA	1,66
AV. CONCHA Y TORO	PUENTE ALTO	AV. SAN CARLOS	ARTURO PRAT	1,77
AV. LOS PAJARITOS	MAIPÚ	AV. ARGENTINA	AV. CIRCUNVALACIÓN AMÉRICO VESPUCIO	1,48
AV. MATUCANA	SANTIAGO / ESTACIÓN CENTRAL / QUINTA NORMAL	AV. CARRASCAL	AV. DEL LIBERTADOR BERNARDO O'HIGGINS	1,97
AV. TENIENTE CRUZ	PUDAHUEL / LO PRADO	RICARDO VIAL	AV. LAGUNA SUR	1,55
CAMINO A MELIPILLA	MAIPÚ	AV. 3 PONIENTE	PARQUE CENTRAL PONIENTE	3,13
GRAN AVENIDA JOSÉ MIGUEL CARRERA	LA CISTERNA	AV. CIRCUNVALACIÓN AMÉRICO VESPUCIO	RIQUELME	1,04
JOSÉ MANUEL BALMACEDA	PUENTE ALTO	AV. CONCHA Y TORO	DOCTOR EDUARDO CORDERO	0,90
MANUEL ANTONIO MATTÁ	QUILICURA	LO CAMPINO	AV. PRESIDENTE EDUARDO FREI MONTALVA	1,09
TÚNEL SAN CRISTÓBAL	HUECHURABA / RECOLETA / PROVIDENCIA	AV. CIRCUNVALACIÓN AMÉRICO VESPUCIO	AV. LOS CONQUISTADORES	1,83

C. AFECTACIÓN AL USO PREFERENTE DE LAS VÍAS QUE INTEGRAN LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN

Para garantizar que efectivamente se disponga de servicios en aquellos lugares donde se identifique la necesidad de contar con transporte público, se permitirá de manera excepcional y de conformidad a las reglas que a continuación se indican, que uno o más operadores de transporte puedan prestar servicios en algunas de las vías o tramos de vías indicadas en el apartado B.1.

El Prestador de Servicios reconoce y acepta que los demás operadores de transporte tendrán la posibilidad de prestar servicios utilizando algunas vías en las que el Prestador de Servicios tiene el uso preferente, lo que será reconocido como una afectación al uso preferente que se le ha concedido mediante las presentes Condiciones de Operación.

La afectación al uso preferente del Prestador de Servicios, de acuerdo a lo regulado en este anexo, no dará lugar a indemnizaciones ni compensaciones.

C.1 Mecanismo para cautelar la afectación al uso preferente (Reserva)

El uso preferente del Prestador de Servicios y de los demás operadores de transporte del Sistema se cautelarán a través de un mecanismo denominado "Reserva de Afectación al Uso Preferente" o "Reserva".

La Reserva de Afectación al Uso Preferente representa el monto máximo de afectación (medido en plazas-kilómetro) al uso preferente de las vías del Prestador de Servicios, durante toda la vigencia de las Condiciones de Operación.

La Reserva Inicial corresponderá al 15% del total de plazas-kilómetro comerciales definidas para un día laboral de temporada normal en el Programa de Operación del inicio de las Condiciones de Operación, el cual se describe en el Anexo 3 del presente instrumento. El valor de la Reserva Inicial correspondiente a estas Condiciones de Operación se establece en la Ficha Técnica.

Durante toda la vigencia de las Condiciones de Operación el Ministerio, a través de la DTPM, llevará un control de la afectación al uso preferente del Prestador de Servicios en los términos señalados en el apartado C.2.

El Prestador de Servicios podrá ser afectado, dentro del período de doce meses corridos, en un máximo de 5% respecto del total de plazas-kilómetro comerciales definidas para un día laboral de temporada normal en el Programa de Operación del inicio de las Condiciones de Operación (es decir, un tercio de la Reserva Inicial).

La Reserva podrá ser modificada de común acuerdo entre el Ministerio y el Prestador de Servicios.

C.2 Cálculo de la afectación y de la Reserva Disponible

Durante la vigencia de las Condiciones de Operación, y cada vez que ocurran cambios en la definición de algún servicio, que afecten el uso preferente del Prestador de Servicios o que representen una expansión del Prestador de Servicios que afecta el uso preferente de otros operadores de transporte, se realizará un cálculo de la afectación al uso preferente y se actualizará el monto disponible de la Reserva (*ResDisp*).

El cálculo de la afectación al uso preferente del Prestador de Servicios se realizará contabilizando las plazas-kilómetro comerciales que sean prestadas por otro u otros operadores de servicios de transporte en las vías definidas en el apartado B.1, según se establezca en sus respectivos Programas de Operación para día laboral de temporada normal (plazas-kilómetro de afectación, *PkmAfect*).

A partir de lo anterior, el monto de la Reserva Disponible en cualquier momento *t* de la vigencia de las Condiciones de Operación (*ResDisp_t*) se calculará según la siguiente fórmula::

$$ResDisp_t = ResDisp_{t-1} - PkmAfect_t \quad ; \quad ResDisp_t \geq 0$$

Considerando además que *ResDisp₀* corresponde a la Reserva Inicial definida en el apartado C.1 y las plazas-kilómetro de afectación (*PkmAfect_t*) deberán considerar los límites máximos anuales establecidos también en dicho apartado.

Sin perjuicio de lo anterior, se entenderá como condiciones iniciales y, por tanto, no se contabilizarán como afectación al uso preferente del Prestador de Servicios, las plazas-kilómetro comerciales prestadas por otros operadores de transporte en alguna de las vías indicadas en el apartado B.1; estas condiciones de uso se detallan en la Tabla 6.

Tabla 6
Situación inicial de afectación al uso preferente de las vías del Concesionario

Eje/vía	Comuna	Operador No Preferente	Plazas-Km Comerciales ^(*) de afectación en la situación inicial
4 ORIENTE	Puente Alto	G	13.806
AV. GABRIELA ORIENTE	Puente Alto	T1	34.995
AV. JUANITA	Puente Alto	T2	70.544
AV. SAN CARLOS	Puente Alto	T1	9.369
BATALLÓN CHACABUCO	La Pintana	G	30.165
DOMINGO TOCORNAL	Puente Alto	T1	9.649
EDUARDO CORDERO	Puente Alto	T2	36.074
EYZAGUIRRE	Puente Alto	T2	77.770
NONATO COO	Puente Alto	T1	58.956
NONATO COO	Puente Alto	T2	96.944

^(*) Según se establece en sus respectivos Programas de Operación para día laboral de temporada normal.

Por tanto, las plazas-kilómetro indicadas en la tabla anterior, en las condiciones ahí detalladas, no se contabilizarán como afectación al uso preferente del Prestador de Servicios.

C.3 Excepciones a la afectación

C.3.1 Sin perjuicio de los demás casos previstos en este anexo, no se considerará como afectación al uso preferente:

C.3.1.1 El uso de las vías detalladas en el apartado B.1 en un tramo continuo menor o igual a ochocientos (800) metros.

C.3.1.2 El uso de vías o tramos de las vías detalladas en el apartado B.1 que resulten necesarias para acceder a una Estación de Intercambio Modal.

C.3.1.3 El uso de vías o tramos de las vías detalladas en el apartado B.1 para realizar Servicios Especiales requeridos por el Ministerio en los términos descritos en el Anexo 3 del presente instrumento.

C.3.1.4 El uso de vías o tramos de las vías detalladas en el apartado B.1 para realizar Servicios de Apoyo requeridos por el Ministerio en los términos descritos en el Anexo 3 del presente instrumento.

C.3.1.5 El uso de vías o tramos de las vías detalladas en el apartado B.1 para realizar Servicios Nocturnos.

C.3.1.6 Haber renunciado a su derecho de uso preferente, conforme se define en el apartado D.

C.3.1.7 Por el traspaso de el o los servicios a otro(s) operador(es) de transporte por aplicación de la sanción prevista en el apartado D del Anexo 7 del presente instrumento.

C.3.1.8 Cambio de recorridos por causas sobrevinientes.

C.3.2 Asimismo, al Prestador de Servicios o cualquier otro operador de transporte no se le reconocerá su derecho de uso preferente en las siguientes situaciones:

C.3.2.1 Cuando se constate que un operador de transporte ha incurrido en un incumplimiento sistemático de los indicadores de desempeño de un servicio determinado. En este caso y para velar por el interés de los usuarios el Ministerio podrá disponer que otro operador de transporte realice un servicio de similar trazado. Las plazas-kilómetro comerciales requeridas para realizar este servicio, prestadas sobre las vías o tramos de las vías de uso preferente del operador de transporte que incurre en el incumplimiento sistemático, no se contabilizarán como afectación para los efectos de cálculo descritos en el apartado C.2. Para efectos de este punto, se entenderá como incumplimiento sistemático el incumplimiento grave del indicador

de ICF y/o un cumplimiento bajo del indicador ICR, a nivel de servicio, durante tres (3) meses consecutivos, en los términos descritos en el Anexo 6 de las Condiciones de Operación.

- C.3.2.2 Cuando se constate que un operador de transporte, durante tres meses (3) dentro de un período de seis (6) meses, registra niveles de incumplimiento que, de no mediar el límite máximo de descuento establecido en el Anexo 6 de las Condiciones de Operación, hubieran dado lugar a descuentos iguales o superiores al 7% de los ingresos mensuales de acuerdo a lo indicado en el Anexo 6. En este caso y para velar por el interés de los usuarios, el Ministerio podrá disponer que otros operadores de transporte realicen servicios utilizando las vías o tramos de las vías de uso preferente del operador de transporte que incurre en dicho nivel de incumplimiento. Las respectivas plazas-kilómetro comerciales no se contabilizarán como afectación para los efectos de cálculo descritos en el apartado C.2.

C.4 Acuerdos entre operadores de transporte

El Prestador de Servicios podrá, previa aprobación del Ministerio, convenir con otros operadores de transporte que éstos utilicen vías sobre las que tiene el uso preferente, o utilizar el Prestador de Servicios vías sobre las que otro operador de transporte tiene el uso preferente.

Asimismo, el Prestador de Servicios podrá, previa aprobación del Ministerio, convenir con otros operadores de transporte la afectación recíproca de vías.

Ambas instancias de acuerdo podrán también ser solicitadas por el Ministerio.

En este caso, las plazas-kilómetro asociadas a dichos servicios no se considerarán para el cómputo de la afectación al uso preferente del Prestador de Servicios ni de los restantes operadores de transporte que suscriban el acuerdo.

D. CONDICIONES Y PROCEDIMIENTOS PARA LA AFECTACIÓN DEL USO PREFERENTE

La afectación del uso preferente de las vías, tanto del Prestador de Servicios como de los otros operadores de transporte del Sistema, se ajustará a las condiciones y procedimientos descritos a continuación.

Para los efectos de este apartado D, se considera que el Prestador de Servicios ha renunciado a su derecho de uso preferente respecto de las vías asociadas a un servicio, si rehúsa una solicitud del Ministerio para prestar el servicio o no entrega respuesta oportuna en el marco de las instancias y los procedimientos descritos en el Anexo 3 de este instrumento para la aprobación y modificación de los Programas de Operación. Por su parte, se entiende que los restantes operadores de transporte renuncian a su derecho de uso preferente respecto de las vías asociadas a un servicio, si rehúsan o no responden en forma oportuna a un requerimiento del Ministerio de acuerdo a las instancias y los procedimientos previstos en sus respectivos instrumentos contractuales o regulatorios.

D.1 Nuevos servicios

De conformidad a lo dispuesto en el Anexo 3, tanto el Prestador de Servicios como el Ministerio podrán proponer la prestación de un nuevo servicio, en cuyo caso se procederá de acuerdo a lo indicado a continuación.

D.1.1 Nuevo servicio que deba prestarse íntegramente en las vías entregadas para el uso preferente del Prestador de Servicios (apartado B.1)

Si el nuevo servicio debe prestarse íntegramente en las vías entregadas en forma preferente al Prestador de Servicios, éste tendrá la primera opción para prestar el servicio. El procedimiento y oportunidad para hacer efectiva la primera opción, así como la contabilización de la

afectación, se ajustará a las reglas que a continuación se indican y que distinguen según si quien solicita el nuevo servicio es el Ministerio o el propio Prestador de Servicios.

D.1.1.1 El Ministerio solicita el nuevo servicio

Si el Ministerio es quien solicita el nuevo servicio, deberá proponer su ejecución al Prestador de Servicios en las instancias de aprobación o modificación del Programa de Operación, conforme se establece en el Anexo 3 del presente instrumento. Con todo, el nuevo servicio solicitado deberá sujetarse a lo prescrito en el apartado F.2 de dicho anexo.

Sólo si el Prestador de Servicios renuncia a su derecho de uso preferente o está afecto a alguna de las excepciones indicadas en el apartado C.3.2, el Ministerio podrá solicitar la prestación del servicio a cualquier otro operador de transporte del Sistema.

De haber otro interesado en prestar el servicio, las correspondientes plazas-kilómetro comerciales no se contabilizarán como afectación del derecho preferente del Prestador de Servicios para los efectos de cálculo descritos en el apartado C.2.

De no haber otro interesado en prestar el servicio, el Ministerio podrá disponer que el servicio sea prestado por el Prestador de Servicios.

D.1.1.2 El Prestador de Servicios propone el nuevo servicio

Si el Prestador de Servicios es quien propone el nuevo servicio, deberá presentar su propuesta al Ministerio en las instancias de aprobación o modificación del Programa de Operación, conforme se establece en el Anexo 3 del presente instrumento. Una vez recibida la propuesta, el Ministerio evaluará su conveniencia y decidirá su implementación, de acuerdo a los procedimientos y criterios establecidos en dicho Anexo 3.

Si Ministerio determina que, para velar por una mejor calidad de servicio para los usuarios, la necesidad de transporte puede ser mejor cubierta a través de la modificación de un servicio existente, la afectación al uso preferente de las vías de otros operadores de transporte se ajustará a las condiciones y procedimientos descritos en el apartado D.2 si el servicio a modificar fuere prestado por el Prestador de Servicios, o bien se calculará la afectación al uso preferente del Prestador de Servicios conforme a lo prescrito en el apartado C.2 si el servicio a modificar fuere prestado por otro operador de transporte.

D.1.2 Nuevo servicio que no deba prestarse íntegramente en las vías entregadas para el uso preferente del Prestador de Servicios

Si el nuevo servicio que se requiere no debe prestarse íntegramente en las vías entregadas en forma preferente al Prestador de Servicios, se llevará a cabo el siguiente procedimiento.

D.1.2.1 El Ministerio solicita el nuevo servicio

En caso que el trazado propuesto considere vías sobre las que distintos operadores de transporte tengan el uso preferente, el Ministerio solicitará la prestación del servicio en primera instancia al operador de transporte que tenga el derecho de uso preferente sobre el mayor número de kilómetros del trazado propuesto.

En caso que dicho operador de transporte renuncie a su derecho de uso preferente o esté afecto a alguna de las excepciones indicadas en el apartado C.3.2, y el Ministerio determine continuar con el proceso de consulta, éste solicitará la prestación del servicio al operador de transporte que tenga preferencia sobre el segundo mayor número de kilómetros del trazado propuesto, o al tercero mayor en caso que el segundo renuncie a su derecho de uso preferente o esté afecto a alguna de las excepciones indicadas en el apartado C.3.2, y así sucesivamente hasta llegar al último operador de transporte que tenga preferencia sobre alguna de las vías del trazado propuesto.

Si todos los operadores de transporte que tuvieren preferencia sobre algunas de las vías del trazado del nuevo servicio renuncian a su derecho de uso preferente, el Ministerio podrá solicitar la prestación del servicio a cualquier otro operador de transporte del Sistema.

De no haber interesados en prestar el servicio, el Ministerio podrá disponer que éste sea prestado por el operador de transporte que tenga el uso preferente sobre el mayor número de kilómetros del trazado propuesto.

En el caso de aquellos operadores de transporte que, teniendo preferencia sobre alguna de las vías definidas en el trazado y no habiendo renunciado a su derecho de uso preferente, no se le otorgue la prestación del servicio, las plazas-kilómetro comerciales del nuevo servicio se considerarán para el cálculo de la afectación descrito en el apartado C.2, en la proporción que corresponda, siempre que exista disponibilidad de afectación. De no haberla, el Ministerio procederá a consultar a los operadores de transporte en cuanto a la posibilidad de llegar a acuerdos en los términos descritos en el apartado C.4.

D.1.2.2 El Prestador de Servicios propone el nuevo servicio

Si el Prestador de Servicios es quien propone el nuevo servicio, deberá presentar su propuesta al Ministerio en las instancias de aprobación o modificación del Programa de Operación, conforme se establece en el Anexo 3 del presente instrumento. Una vez recibida la propuesta, el Ministerio evaluará su conveniencia y decidirá su implementación, de acuerdo a los procedimientos y criterios establecidos en dicho Anexo 3.

Si el Ministerio determina conveniente implementar el nuevo servicio, el Prestador de Servicios tendrá la primera opción de prestarlo sólo si es quien tiene el uso preferente sobre el mayor número de kilómetros del trazado propuesto. De no serlo, el Ministerio deberá solicitar la prestación del servicio en primera instancia a aquel operador de transporte que tenga el derecho de uso preferente sobre el mayor número de kilómetros del trazado propuesto, en segunda instancia –y sólo en caso que el primero renuncie a su derecho de uso preferente– al operador de transporte que tenga el segundo mayor número de kilómetros del trazado, y así sucesivamente hasta llegar al Prestador de Servicios.

Si el Prestador de Servicios no tiene derecho de uso preferente sobre las vías del trazado del nuevo servicio, sólo podrá prestar el servicio en caso que todos los operadores de transporte que sí tuvieren derecho de uso preferente sobre alguna vía del trazado hubieran renunciado a su derecho o estuviesen afectos a alguna de las excepciones indicadas en el apartado C.3.2.

Con todo, el Ministerio reconocerá eventuales acuerdos entre operadores de transporte en los términos descritos en el apartado C.4, que permitan al Prestador de Servicios prestar el servicio a pesar de no ser quien tiene el uso preferente del mayor número de kilómetros del trazado propuesto.

En cualquier caso, se contabilizará la afectación del uso preferente de todos los operadores de transporte que no presten el servicio y que tengan preferencia sobre las vías definidas en el trazado propuesto, para los efectos descritos en el apartado C.2, siempre y cuando exista disponibilidad de afectación y que dichos operadores de transporte no hubieran renunciado a su derecho de uso preferente o estén afectos a alguna de las excepciones indicadas en el apartado C.3.2. De no haber disponibilidad de afectación en el caso de algún operador de transporte, el Ministerio procederá a consultar en cuanto a la posibilidad de llegar a acuerdos en los términos descritos en el apartado C.4.

Si el Ministerio determina que, para velar por una mejor calidad de servicio para los usuarios, la necesidad de transporte puede ser mejor cubierta a través de la modificación de un servicio existente, la afectación al uso preferente de las vías de otros operadores de transporte se ajustará a las condiciones y procedimientos descritos en el apartado D.2 si el servicio a modificar fuere prestado por el Prestador de Servicios, o bien se calculará la afectación al uso

preferente del Prestador de Servicios conforme a lo prescrito en el apartado C.2 si el servicio a modificar fuere prestado por otro operador de transporte.

D.2 Modificación del trazado de un servicio existente prestado por el Prestador de Servicios

De conformidad a lo dispuesto en el Anexo 3, tanto el Prestador de Servicios como el Ministerio podrán proponer la modificación del trazado de uno de sus servicios, con el fin de cubrir una necesidad específica de transporte.

Por tratarse de una modificación a un servicio existente prestado por el Prestador de Servicios, éste tendrá la primera opción para cubrir la necesidad de transporte en el trazado de la modificación.

D.2.1 El Ministerio solicita la modificación de servicio

Si el Ministerio es quien solicita la modificación del servicio, deberá proponer su ejecución al Prestador de Servicios en las instancias de aprobación o modificación del Programa de Operación, conforme se establece en el Anexo 3 del presente instrumento.

En el evento que el Prestador de Servicios renuncie a su uso preferente en relación a esta modificación o está afecto a alguna de las excepciones indicadas en el apartado C.3.2, el Ministerio podrá solicitar la cobertura del tramo correspondiente a la modificación a cualquier otro operador de transporte del Sistema. De haber otro interesado en prestar el servicio en el tramo correspondiente a la modificación, las respectivas plazas-kilómetro de afectación al uso preferente del Prestador de Servicios no se contabilizarán para los efectos descritos en el apartado C.2.

De no haber otro interesado en realizar el servicio, el Ministerio podrá disponer que el servicio sea prestado por el Prestador de Servicios.

D.2.2 El Prestador de Servicios propone la modificación

Si el Prestador de Servicios es quien propone la modificación de servicio, deberá presentar su propuesta al Ministerio en las instancias de aprobación o modificación del Programa de Operación, conforme se establece en el Anexo 3 del presente instrumento. Una vez recibida la propuesta, el Ministerio evaluará su conveniencia y decidirá su implementación, de acuerdo a los procedimientos y criterios establecidos en dicho Anexo 3.

En caso que el Ministerio, para velar por una mejor calidad de servicio para los usuarios, decidiese que el tramo que comprende la modificación del trazado sea cubierto a través de un servicio prestado por otro operador de transporte, esto se considerará una afectación al derecho de uso preferente del Prestador de Servicios, por lo que las correspondientes plazas-kilómetro se contabilizarán para los efectos indicados en el apartado C.2.

En cualquier caso, el Ministerio revisará la disponibilidad de plazas-kilómetro de afectación de todos aquellos operadores de transporte que tienen la preferencia en el uso de las vías definidas para la modificación del servicio.

De haber disponibilidad de afectación en los términos expuestos en el apartado C.2, el Ministerio podrá disponer la realización de dicha modificación, para lo cual se contabilizará la afectación y se dará aviso por escrito de la nueva situación a todos los operadores de transporte cuyo derecho de uso preferente se vea afectado.

De no haber disponibilidad de afectación en todo o parte del tramo a modificar, el Ministerio procederá a consultar a los operadores de transporte que tengan derecho preferente sobre las vías del tramo a modificar y que no dispongan de disponibilidad de afectación, sobre la posibilidad de llegar acuerdo en los términos descritos en los apartados C.4. De llegarse a acuerdo, el Ministerio podrá disponer la realización de la modificación de trazado, y en ese caso la afectación para los efectos descritos en el apartado C.2 se contabilizará sólo respecto de aquellos operadores de transporte que tuvieren disponibilidad de afectación.

Asimismo, el Prestador de Servicios podrá acreditar ante el Ministerio que existe un acuerdo entre operadores de transporte en los términos descritos en el apartado C.4. En este caso, el Ministerio podrá disponer la realización de la modificación de trazado, sin que la afectación sea contabilizada para los efectos descritos en el apartado C.2 respecto de ninguno de los operadores de transporte que hubieren suscrito dicho acuerdo

D.3 Otras modificaciones a servicios existentes prestados por el Prestador de Servicios

En caso de ser necesaria una modificación en el número de plazas-kilómetro de un servicio prestado por el Prestador de Servicios, cuyo trazado contiene vías sobre las cuales éste no tiene el uso preferente, el Ministerio revisará la disponibilidad de plazas-kilómetro de afectación de aquellos operadores de transporte que tienen la preferencia en el uso de las vías definidas en la modificación del servicio.

De haber disponibilidad de afectación en los términos expuestos en el apartado C.2, el Ministerio podrá disponer la realización de dicha modificación, para lo cual se contabilizará la afectación y se dará aviso por escrito de la nueva situación a todos los operadores de transporte cuyo derecho de uso preferente se vea afectado.

De no haber disponibilidad de afectación en todo o parte del tramo a modificar, el Ministerio procederá a consultar a los operadores de transporte que tengan derecho preferente sobre las vías del tramo a modificar, en los términos descritos en los apartados C.4. De llegarse a acuerdo, el Ministerio podrá disponer la realización de la modificación de trazado, y en ese caso la afectación para los efectos descritos en el apartado C.2 se contabilizará sólo respecto de aquellos operadores de transporte que tuvieren disponibilidad de afectación.

Asimismo, el Prestador de Servicios podrá acreditar ante el Ministerio que existe un acuerdo entre operadores de transporte en los términos descritos en el apartado C.4. En este caso, el Ministerio podrá disponer la realización de la modificación de trazado, sin que la afectación sea contabilizada para los efectos descritos en el apartado C.2 respecto de ninguno de los operadores de transporte que hubieren suscrito dicho acuerdo.

Por el contrario, en caso de ser necesaria una reducción en el número de plazas-kilómetro de un servicio prestado por el Prestador de Servicios, cuyo trazado contiene vías sobre las cuales éste no tiene el uso preferente, el Ministerio corregirá y reducirá las plazas-kilómetro de afectación de aquellos operadores de transporte que tienen la preferencia en el uso de las vías definidas en la modificación del servicio.

D.4 Eliminación de servicios

En caso de que un servicio sea eliminado, las correspondientes plazas-kilómetro se restituirán a la Reserva de afectación al uso preferente de todos aquellos operadores de transporte que se hubieren visto afectados, para los efectos descritos en el apartado C.2.

E. AFECTACIÓN DE OTRAS UNIDADES DE NEGOCIO

El Prestador de Servicios podrá expandir sus servicios y, en consecuencia, afectar las vías definidas para uso preferente de otros operadores de transporte en los casos, oportunidad y condiciones que se describen en el apartado D.

F. DE LAS MODIFICACIONES AL ANEXO

Sin perjuicio de las atribuciones para realizar ajustes y modificaciones previstas en los apartados anteriores, y con el objeto de asegurar la continuidad y calidad de los servicios de transporte, este Anexo podrá modificarse, total o parcialmente, sujeto a la condición que se modifiquen, en las

mismas condiciones, los instrumentos contractuales o regulatorios correspondientes a los restantes operadores de transporte del Sistema.