

República de Chile
Ministerio de Transportes y
Telecomunicaciones
Subsecretaría de Transportes

AMR/MWP/PPG/ROJ/PASM/CSdG

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES

RECIBIDO

CONTRALORÍA GENERAL
TOMA DE RAZÓN

10 MAYO 2012

RECEPCIÓN

DEPART.
JURÍDICO

DEPT. T. R.
Y REGISTRO

DEPART.
CONTABIL.

SUB DEPTO.
C. CENTRAL

SUB DPTO.
E. CUENTAS

SUB DEPTO.
C. P. Y
BIENES NAC.

DEPART.
AUDITORIA

DEPART.
V. O. P., U. Y T.

SUB DEPTO.
MUNICIP.

REFRENDACIÓN

DIVISION DE INFRAESTRUCTURA
Y REGULACION

CUF

25 MAYO 2012

TOMADO RAZÓN

29 MAYO 2012

Contralor General
de la República

10 MAYO 2012

RETIRADO
SIN TRAMITAR

FECHA:
25 MAYO 2012

CON OFICIO N°
836

DIRECCION DE PRESUPUESTOS
DIVISION
FINANZAS
PUBLICAS
MINISTERIO DE HACIENDA

Aprueba Contrato Ad-Referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses con Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A.

RESOLUCIÓN N°

121

Santiago,

20 ABR 2012

CONTRALORIA GENERAL
OFICINA GENERAL DE PARTES

25 MAYO 2012

VISTOS: La Ley N°18.696; los Decretos con Fuerza de Ley N°343, de 1953, y N°279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda; el Decreto Ley N°557, de 1974, del Ministerio del Interior; la Ley N°18.059; el Decreto con Fuerza de Ley N°1/19.653, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N°18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; la Ley N°19.880, sobre Bases de los Procedimientos Administrativos; la Ley N°20.504, que modifica el régimen jurídico del transporte público concesionado; la Resolución N°117, de 2003, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante "el Ministerio", que aprobó las Bases de Licitación Pública de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Mediante Buses, en adelante "Licitación Transantiago 2003"; la Resolución Exenta N°331, de 2005, del Ministerio, que aprobó los Contratos de Concesión de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros Mediante Buses para las Unidades de Negocio Alimentadora N°2 y N°4, suscritos ambos con fecha 28 de enero de 2005, entre el Ministerio y la empresa Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A., en adelante "la Empresa"; las modificaciones a los citados contratos de concesión y sus adenda; la Resolución N°204, de 2011, que aprueba el término anticipado por mutuo acuerdo de los contratos de concesión antes individualizados; la Resolución N°1.600 de la Contraloría General de la República, el dictamen N°66.301, de 2011, de la Contraloría General de la República, y la demás normativa imperante.

CONSIDERANDO:

1. Que en el marco del Plan de Transporte Urbano para la ciudad de Santiago y en el ejercicio de sus atribuciones, el Ministerio efectuó la Licitación Pública de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros Mediante Buses, y estableció el contenido de las Bases de Licitación, fijando condiciones de operación, utilización de vías, normas técnicas, de emisiones y de seguridad. Las Bases de Licitación fueron aprobadas por la Resolución N°117, individualizada en el Vistos.
2. Que el sistema de transporte recogido en las Bases de Licitación Transantiago 2003, persigue principalmente promover el uso del transporte público, reducir la contaminación y la congestión a través de un conjunto de

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

3. Que el 28 de enero de 2005, en conformidad con las Bases de Licitación Transantiago 2003, la Empresa suscribió con el Ministerio los Contratos de Concesión de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros Mediante Buses respecto de la Unidades de Negocio Alimentadora N°2 y N°4, en adelante los "Contratos", los cuales fue aprobados por la Resolución Exenta N°331, de 2005, del citado Ministerio.
4. Que, como es de público conocimiento, el sistema de transporte se ha visto afectado por una serie de situaciones que tornan crítico su funcionamiento. La estructura recogida en los contratos actualmente vigentes es un factor determinante en los problemas que presenta el sistema:
 - a. Los ingresos de los concesionarios se encuentran garantizados y consideran un incremento de la demanda a todo evento que eleva año a año sus ingresos, perpetuando el déficit del sistema; y
 - b. No disponen de elementos que incentiven o propendan a mejorar la calidad de los servicios y una adecuada satisfacción de las necesidades de los usuarios.

Por otra parte, la empresa no ha incurrido en causal de caducidad.

5. Que en este contexto, resulta imperioso el rediseño del sistema para, entre otras cosas, alcanzar una reducción global de los costos del sistema, focalizar la operación en la calidad de los servicios y en el rol del concesionario para alcanzar el estándar de calidad deseado, y reconocer la necesidad de adecuación de los servicios a las necesidades cambiantes de la población y al constante movimiento de la ciudad.
6. Que por Resolución N°204, de 2011, del Ministerio, se aprobó el término anticipado por mutuo acuerdo de los Contratos de Concesión de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros Mediante Buses respecto de las Unidades de Negocio Alimentadora N°2 y N°4.
7. Que el término anticipado del contrato no es capaz de resolver por sí sólo los problemas que afectan el sistema de transporte público de la ciudad de Santiago, pues su terminación es solo un medio para alcanzar los objetivos perseguidos con el rediseño, que de nada serviría si no pudieran corregirse las trabas que tornan crítico el funcionamiento del sistema, tales como, la rigidez de los contratos actuales, el modelo de pago y la falta de incentivos orientados a la entrega de un servicio de calidad, entre otros factores.
8. Que, en concordancia con ello, el Ministerio en su calidad de órgano rector en materia de tránsito y transporte por las calles y caminos del territorio nacional, y sobre la base de las atribuciones que el legislador le ha entregado, puede por razones de buen servicio y de interés público, designar un nuevo concesionario de vías a través de una contratación directa.

En efecto, para el evento del término anticipado de los actuales contratos concesión, la Ley N°18.696 prevé en su artículo 3° inciso 11, que: "*Por razones de interés público y de buen*



servicio, cuando se verifique alguno de los supuestos establecidos en el inciso segundo de este artículo, también podrá, en forma transitoria, contratar directamente, hasta por tres años o hasta el término del plazo de la concesión, mediante decreto firmado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y el de Hacienda. Quien celebre contratos directos con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se entenderá concesionario para los efectos de esta ley.”

9. Que la asignación directa permite (i) velar por la continuidad de los servicios e (ii) implementar a la brevedad las mejoras necesarias para no prolongar las deficiencias en la calidad de los servicios de transporte, mantener los altos costos del sistema, impedir la adecuación del sistema a las cambiantes necesidades de demanda de la población, entre otras.
10. Que de acuerdo a lo dispuesto en la Ley N°18.696, artículo 3° *terdecies*, corresponde al Ministerio adoptar las medidas necesarias para garantizar la continuidad de la prestación de los servicios de transporte y resguardar los derechos de los usuarios de dichos servicios.
11. Que de no mediar una nueva contratación, el término anticipado aprobado por Resolución N°204, de 2011, del Ministerio, implicaría dejar sin servicios de transporte a un número importante de usuarios, afectando el traslado y el libre desplazamiento necesario y requerido para desarrollar todas las actividades que los usuarios efectúan en su vida diaria. Además, atendido el tamaño de la población que utiliza estos servicios, los demás medios de transportes dispuestos en el sector no tienen la capacidad para satisfacer en forma adecuada y oportuna esta demanda, sin ocasionar un grave desmedro al servicio de transporte prestado a los usuarios.
12. Que, justamente, la asignación directa permite resguardar la continuidad de los servicios y derechos de los usuarios, mediante la incorporación al sistema de transporte de las mejoras necesarias para:
 - a. Focalizar la operación en la calidad de los servicios y satisfacción al usuario, redefiniendo el actual rol del concesionario de uso de vías para efectos de alcanzar el estándar de calidad deseado.
 - b. Reducir el déficit del Sistema.
 - c. Reconocer la necesidad de adecuación de los servicios a las necesidades cambiantes de la población y al constante movimiento de la ciudad.
 - d. Disminuir los transbordos que deben efectuar los usuarios; para ello se termina con la distinción de zonas alimentadoras y troncales.
 - e. Orientar la fiscalización y sanciones administrativas al logro de los objetivos antes indicados.
13. Que, en consecuencia, resultan claras y evidentes las razones de interés público que obligan a este Ministerio a suscribir directamente un nuevo contrato de concesión de uso de vías, particularmente si se considera el deber de la autoridad de transporte de velar por que la prestación del servicio de transporte se entregue a todos los habitantes de las comunas que comprende el Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo.
14. Que en relación con el cumplimiento de los requisitos señalados en el inciso segundo del artículo 3 de la Ley N°18.696, esto es, que existan casos de congestión de vías, de deterioro del medio ambiente y/o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos producto de la circulación vehicular, cabe manifestar que, sin perjuicio de los hechos públicos y notorios que acreditan el cumplimiento de cada uno de los señalados requisitos, a la fecha de dictación de las Bases de Licitación Transantiago 2003 se acreditó el cumplimiento de lo indicado en la Ley N°18.696 para todo el período que abarcaba el sistema de transporte recogido en las citadas Bases de Licitación .

15. Que respecto de los restantes requisitos señalados en la Ley N°18.696 para la procedencia de la contratación directa, a saber, que el nuevo contrato sea aprobado a través de un decreto firmado, en forma conjunta, por el Ministro de Transportes y el Ministro de Hacienda y que su vigencia se extienda por 3 años o hasta el término del plazo original de concesión, cabe manifestar que tanto el presente acto administrativo como el contrato que se aprueba cumplen expresamente con dichas disposiciones.
16. Que en consecuencia, se cumplen todas las condiciones de procedencia para la contratación directa previstas en el citado artículo 3° inciso 11 de la Ley 18.696.
17. Que, en ejercicio de sus atribuciones legales y con el fin de permitir (i) la continuidad del servicio de transporte público y (ii) la reorientación de los servicios de transporte hacia un modelo que, principalmente, incentive la calidad del servicio brindado a la población, el Ministerio ha suscrito un contrato ad-referéndum de concesión de uso de vías correspondiente a la Unidad de Negocio N°7 con la Sociedad Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A., velando de esta forma por el bien común, especialmente por los usuarios del transporte público de pasajeros de dicha Unidad de Negocio, al permitir que éstos cuenten con los medios necesarios para desarrollar sus actividades con plena normalidad, garantizando de esa forma la satisfacción del interés público.

RESUELVO:

APRUÉBASE el Contrato Ad-referéndum de Concesión de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros Mediante Buses, suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la sociedad concesionaria de la Unidad de Negocio N°7, Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A., con fecha 2 de abril de 2012, cuyo texto íntegro se transcribe a continuación:

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE EN EXTRACTO.



PEDRO PABLO ERRÁZURIZ DOMÍNGUEZ
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones



FELIPE LARRAÍN BASCUÑÁN
Ministro de Hacienda



DIRECCION DE PRESUPUESTOS
SUB DIRECTOR
Ministerio de Hacienda



DIRECCION DE PRESUPUESTOS
DIRECTORA
Ministerio de Hacienda

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

ENTRE

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

Y

SERVICIO DE TRANSPORTE DE PERSONAS SANTIAGO S.A.

15

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

CONTENIDO

PREÁMBULO.....	1
CLÁUSULA 1 DISPOSICIONES GENERALES.....	2
1.1 DEFINICIONES BÁSICAS.....	2
1.2 OBJETO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	6
1.3 ACTIVIDADES CONEXAS.....	6
1.4 NATURALEZA DEL CONTRATO Y MARCO LEGAL APLICABLE A LA CONCESIÓN.....	7
1.5 DE LA NATURALEZA DE LOS SERVICIOS.....	8
1.6 DE LOS PRINCIPIOS QUE ORIENTAN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN Y SU INTERPRETACIÓN.....	8
1.6.1 Principio de la calidad en la prestación de los servicios.....	8
1.6.2 Principio de la participación activa del Concesionario.....	8
1.6.3 Principio de flexibilidad e integración.....	9
1.6.4 Principio de la interrelación del Sistema.....	9
1.6.5 Principio de colaboración y comunicación.....	9
1.6.6 Responsabilidad social de la empresa.....	10
1.7 COEXISTENCIA DEL CONTRATO CON OTRAS CONCESIONES DEL SISTEMA.....	10
1.8 DE LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS Y SU INTEGRACIÓN AL SISTEMA.....	10
1.9 VIGENCIA DEL CONTRATO.....	11
1.9.1 Inicio del contrato de concesión.....	11
1.9.2 Duración del contrato de concesión.....	11
1.10 CESIÓN DE LA CONCESIÓN.....	11
CLÁUSULA 2 DEL MINISTERIO.....	12
2.1 ATRIBUCIONES.....	12
2.2 FACULTADES.....	12
CLÁUSULA 3 DEL CONCESIONARIO.....	14
3.1 DECLARACIONES.....	14
3.2 OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO.....	16
3.3 DERECHOS DEL CONCESIONARIO.....	18
CLÁUSULA 4 DEL RÉGIMEN DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	19
4.1 DE LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS.....	19
4.2 DE LA GESTIÓN Y CALIDAD DE LOS SERVICIOS.....	20
4.3 DE LOS BIENES DESTINADOS A LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS.....	20
4.3.1 Flota.....	20
4.3.2 Terminales.....	20
4.3.3 Zonas pagas.....	21
4.3.4 De los bienes afectos a la concesión.....	21
4.4 DEL PERSONAL DESTINADO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.....	23
4.5 SUBCONTRATACIÓN.....	23
CLÁUSULA 5 DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	23
5.1 PRINCIPIOS BÁSICOS DEL MARCO ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN.....	23
5.2 INGRESOS DEL SISTEMA.....	25
5.3 ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS DEL SISTEMA.....	25
5.4 DE LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO.....	26
5.4.1 Cálculo del pago al Concesionario por la prestación de los servicios de transporte.....	26

5.4.2	Del proceso de pago	36
5.5	RESTABLECIMIENTO DE LA ECUACIÓN CONTRACTUAL	40
5.5.1	Finalidad de las instancias de revisión	40
5.5.2	Aspectos susceptibles de revisión (causa y objeto de la revisión).....	40
5.5.3	Oportunidad de las instancias de revisión	42
5.5.4	Procedimiento para llevar a cabo las instancias de revisión programadas	42
5.5.5	Procedimiento para llevar a cabo las instancias de revisión excepcionales	43
5.5.6	Determinación del ajuste de PPT en caso de diferencias	44
5.6	IMPUESTOS	45
	CLÁUSULA 6 DE LAS RELACIONES ENTRE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA Y EL MINISTERIO	45
6.1	DE LA DESIGNACIÓN DEL ADMINISTRADOR DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	45
6.2	DE LAS COMUNICACIONES Y LAS PERSONAS HABILITADAS.....	45
	CLÁUSULA 7 SUPERVISIÓN Y CONTROL	46
7.1	DEBER DE INFORMAR	46
7.2	AUDITORÍA EXTERNA	48
7.3	MECANISMOS DE SUPERVISIÓN	48
7.4	APLICACIÓN DE SANCIONES.....	49
	CLÁUSULA 8 TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	49
8.1	CAUSALES DE TÉRMINO ANTICIPADO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	49
8.2	CONTINUIDAD DE LOS SERVICIOS EN CASO DE EXTINCIÓN.....	51
8.3	DESIGNACIÓN DE ADMINISTRADOR INTERINO	52
	CLÁUSULA 9 GARANTÍAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	53
9.1	GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	53
9.1.1	Características de la garantía.....	53
9.1.2	Renovación de la Garantía	54
9.1.3	Ejecución de la Garantía	55
9.2	GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES LABORALES	55
9.2.1	Características de la Garantía	55
9.2.2	Renovación de la Garantía	56
9.2.3	Ejecución de la Garantía	56
	CLÁUSULA 10 DISPOSICIONES VARIAS	57
10.1	MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN SOLICITADAS POR EL CONCESIONARIO	57
10.2	RESPONSABILIDAD FRENTE A TERCEROS	57
10.3	SUFICIENCIA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	57
10.4	REFRENDACIÓN.....	57
10.5	CONTRATISTA INDEPENDIENTE	57
10.6	DOMICILIO Y COMPETENCIA.....	58
10.7	FINIQUITO	58
10.8	EJEMPLARES.....	58
10.9	PERSONERÍAS.....	58
	CLÁUSULA TRANSITORIA: PERÍODO DE TRANSICIÓN.....	59

57

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

En Santiago de Chile, a dos de abril de dos mil doce, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por su Ministro don Pedro Pablo Errázuriz Domínguez, ingeniero civil, cédula nacional de identidad N°7.051.188-6, ambos domiciliados para estos efectos en calle Amunátegui N°139, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante **"el Ministerio"**, por una parte, y por la otra, la empresa Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A., Rut N°99.559.010-7, representada por don Luis Mario Mauricio Barahona Moraga, cédula nacional de identidad N°8.711.413-9, y por don Jorge Rolando Gómez Pérez, cédula nacional de identidad N°6.051.829-7, todos domiciliados en calle Abdón Cifuentes N°36, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante **"el Concesionario"** o **"la Sociedad Concesionaria"**, se ha convenido el siguiente contrato de concesión de uso de vías para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses.

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

PREÁMBULO

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

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

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

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

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

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

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

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

CLÁUSULA 1 DISPOSICIONES GENERALES

1.1 DEFINICIONES BÁSICAS

Sin perjuicio de las definiciones adicionales previstas en otras disposiciones, las palabras que se usan en el presente contrato de concesión tendrán el significado que para cada caso se indica a continuación, independientemente de su uso en singular o en plural, en género masculino o femenino, en mayúsculas o minúsculas, o en las formas y funciones gramaticales en que sean empleadas para la adecuada redacción, comprensión e interpretación de este contrato de concesión.

- 1.1.1 **Administrador del Contrato:** Funcionario público, de planta o a contrata, designado por Resolución de la Subsecretaría de Transportes para desarrollar las labores que se le encomiendan en este contrato de concesión. Podrá, excepcionalmente, designarse un profesional contratado a honorarios con la calidad de Agente Público.
- 1.1.2 **Año Calendario:** Período de doce meses que se inicia el 1° de Enero y termina el 31 de Diciembre.
- 1.1.3 **Área Regulada:** Es el conjunto de vías, presentes y/o futuras, ubicadas al interior de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que corresponde al radio urbano de la ciudad de Santiago, en adelante "Gran Santiago", establecido en la Resolución N°106, de 1995, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, o en la que la modifique o reemplace.
- 1.1.4 **Capacidad de Transporte o Plazas de un bus:** Corresponde a la cantidad máxima de pasajeros que puede transportar un bus, según se establece en el Decreto Supremo N°122, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o en aquel que lo modifique o reemplace.

- 1.1.5 **Contrato de concesión:** Corresponde al presente contrato de concesión de uso de vías, celebrado entre el Ministerio y el Concesionario, para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, incluidos la Ficha Técnica y los anexos N°1 al N°9, así como aquellos anexos que, de común acuerdo, incorporen las partes.
- 1.1.6 **Coordinación Transantiago:** Corresponde a la Secretaría Ejecutiva del Comité de Ministros para el Transporte Urbano de la ciudad de Santiago, de conformidad a lo dispuesto en el Instructivo Presidencial N°1, de 2003, o la(s) entidad(es) que la sucedan o reemplacen en sus funciones. Cada vez que el contrato de concesión nombre a la Coordinación Transantiago, se entenderá que lo hace al Ministerio, a través de la citada Secretaría Ejecutiva.
- 1.1.7 **Cuota de transporte:** Unidad contable en la que se registra el valor contenido en el medio de acceso, para ser utilizado por los usuarios exclusivamente para pagar tarifas de transporte. Cada cuota de transporte equivale a un peso chileno pagado por un usuario para adquirir el derecho a utilizar servicios de transporte del Sistema.
- 1.1.8 **Días:** Días corridos. Salvo que se exprese de otra forma, los plazos establecidos en el contrato de concesión se entenderán de días corridos. En caso que un plazo de días venza un sábado, domingo o festivo, éste se entenderá prorrogado hasta el día hábil siguiente.
- 1.1.9 **Día Hábil:** Todos los días de lunes a viernes (ambos inclusive), excepto festivos.
- 1.1.10 **Estación de Intercambio Modal o EIM:** Inmueble destinado al intercambio de pasajeros entre distintos modos de transporte, tipos de servicios y/o vehículos de transporte público.
- 1.1.11 **Estación de Transbordo:** Conjunto de paraderos ubicados en un espacio físico determinado, que posibilitan la integración entre los servicios de transporte público urbano de pasajeros prestado con buses.
- 1.1.12 **Etapa o etapa de viaje:** Es aquella fracción de un viaje, realizada en un servicio de transporte provisto por el Sistema, y al cual el usuario debe acceder previa validación con el medio de acceso.
- 1.1.13 **Evasión:** Incumplimiento por parte del usuario de la obligación de pago de la tarifa, establecida en la Ley N°18.290 o en aquella que la modifique o reemplace.
- 1.1.14 **Flota:** Conjunto de vehículos de que dispone el Concesionario para prestar los servicios de transporte público definidos por el Ministerio, en el marco de la respectiva concesión de uso de vías, y cuyas características y requisitos están definidos en el Anexo 4 del contrato de concesión. La flota estará conformada por dos componentes denominados flota operativa base y flota de reserva, eventualmente por un tercer componente denominado flota auxiliar y por otros que las partes puedan definir en el futuro, de conformidad a lo previsto en el Anexo 4 del contrato de concesión.
- 1.1.15 **Índice de Precios al Consumidor (IPC):** Es el índice determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas para medir la variación de los precios de una canasta de bienes y servicios adquirida por hogares urbanos del conjunto de las capitales regionales y sus zonas conurbadas dentro de las fronteras del país, conforme lo define el "Manual Metodológico del Índice de Precios al Consumidor (IPC) Nacional Base Anual 2009=100" del referido instituto, o el indicador que lo reemplace.
- 1.1.16 **INE:** Instituto Nacional de Estadísticas o el organismo que lo reemplace.

- 1.1.17 **Kilómetros Comerciales:** Corresponden a aquellos kilómetros recorridos en el marco del Programa de Operación vigente y que dan lugar a pago, de conformidad a lo previsto en el contrato de concesión, especialmente a lo dispuesto en su Anexo 3.
- 1.1.18 **Liquidación o Liquidación de Pago:** Determinación en dinero del monto de los ingresos a que tiene derecho el Concesionario por los servicios prestados en un periodo de tiempo definido, de conformidad a lo previsto en el contrato de concesión.
- 1.1.19 **Medio de Acceso:** Es un medio sin contacto implantado en, o adosado a, cualquier soporte debidamente autorizado por el Ministerio, que permite acceder a los servicios de transporte del Sistema y pagar la tarifa correspondiente.
- 1.1.20 **Mes:** Cada uno de los 12 períodos de 28, 29, 30 ó 31 días en que se encuentra dividido el año.
- 1.1.21 **Metro:** Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., o quien lo suceda o reemplace en sus funciones.
- 1.1.22 **Ministerio o MTT:** Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- 1.1.23 **MOP:** Ministerio de Obras Públicas.
- 1.1.24 **Operador de transporte:** Cualquier prestador de servicios de transporte público del Sistema.
- 1.1.25 **Parada:** Lugar determinado en el Programa de Operación para la detención de los buses, con el propósito exclusivo de recoger o dejar pasajeros.
- 1.1.26 **Programa de Operación o Plan de Operación:** Es el instrumento que regula las condiciones y características de los servicios de transporte que el Concesionario debe prestar en el marco de este contrato de concesión, cuyas modalidades se definen y aprueban de conformidad a lo previsto en el Anexo 3 del contrato de concesión.
- 1.1.27 **Proveedor de servicios complementarios:** Es aquella persona jurídica designada por el Ministerio de conformidad a la normativa vigente, para la ejecución, prestación o desarrollo de uno o más de los servicios complementarios descritos en el punto 1.8 del presente contrato de concesión.
- 1.1.28 **Recorrido o trazado:** Es la secuencia de vías definidas en el Programa de Operación para la prestación de cada uno de los servicios indicados en el contrato de concesión.
- 1.1.29 **Recursos del Sistema:** Es el conjunto de ingresos provenientes de la comercialización y carga del medio de acceso, así como aquellos correspondientes a las multas cursadas a los operadores de transporte y proveedores de los servicios complementarios –salvo aquellas multas que, de conformidad a la Ley N°18.696, sean a beneficio fiscal– y los eventuales aportes provenientes del Estado u otras personas naturales o jurídicas.
- 1.1.30 **RNSTP:** Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, establecido y regulado por el Decreto Supremo N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o el que lo reemplace.
- 1.1.31 **Servicio:** Conjunto de buses que circulan por un trazado definido y que se identifican bajo un mismo número y nombre. También se entenderá por servicio, aquellos prestados por Metro S.A.
- 1.1.32 **Sistema de Transporte Público o Sistema:** Es el conjunto de concesionarios de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros

mediante buses de la ciudad de Santiago, de los proveedores de servicios complementarios y quienes legalmente les sucedan en dichas funciones, así como cualquier otro proveedor de servicios de transporte público que opere al interior del área regulada y que se integre a través del medio de acceso.

- 1.1.33 **Sistema de Validación:** Corresponde al conjunto de todos los validadores del medio de acceso, incluyendo los equipos, aplicaciones y servicios necesarios para su operación e interconexión.
- 1.1.34 **Tarifa:** Es el precio que deben pagar los usuarios por el uso de los servicios de transporte provistos por el Sistema.
- 1.1.35 **Terminal:** Inmueble destinado principalmente a la llegada, salida y acopio de los buses que integran la flota de quienes prestan servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses en la ciudad de Santiago, y que puede ser de distintos tipos según las funciones que cumpla, de conformidad con las normas aplicables.
- 1.1.36 **Transacciones:** Son todas aquellas validaciones que se registren en el marco de los servicios prestados de acuerdo al Programa de Operación vigente, y que determinan el inicio de una etapa de viaje.
- 1.1.37 **Transacciones con derecho a pago:** Son todas aquellas transacciones realizadas en servicios de una Unidad de Negocio, excluyendo aquellas transacciones sin derecho a pago. Adicionalmente se reconocen con derecho a pago (i) aquellas transacciones que corresponda asignar a la Unidad de Negocio por haber sido registradas en validadores de zonas pagas de las que hace uso, y (ii) aquellas transacciones registradas en validadores instalados en buses de la Unidad de Negocio que realicen servicios solicitados por el Ministerio para ir en apoyo de otras Unidades de Negocio, excluyendo en ambos casos -(i) y (ii)- aquellas transacciones sin derecho a pago.
- 1.1.38 **Transacciones sin derecho a pago:** Son aquellas transacciones realizadas al iniciar una etapa de viaje en un servicio prestado por una Unidad de Negocio, y cuya etapa de viaje inmediatamente anterior fue realizada en un servicio prestado por esa misma Unidad de Negocio, salvo que entre ambas transacciones hubiere transcurrido un lapso superior al tiempo máximo ("ventana horaria") definido por el Ministerio a través del correspondiente acto administrativo, el cual en ningún caso podrá exceder a ciento veinte (120) minutos.
- 1.1.39 **Unidad de Negocio:** Corresponde al conjunto de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros prestado por un operador de transporte.
- 1.1.40 **Unidad de Negocio N°7:** Corresponde al conjunto de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros que será prestado por el Concesionario, de acuerdo a lo establecido en el presente contrato de concesión.
- 1.1.41 **Usuario o Pasajero:** Persona que accede a los servicios de transporte público previo pago de la tarifa correspondiente, utilizando el medio de acceso definido en este contrato de concesión.
- 1.1.42 **Validación:** Es el acto de acercar el medio de acceso al validador, que permite descontar cuotas de transporte de acuerdo a la tarifa definida para el servicio.
- 1.1.43 **Validador:** Equipo dispuesto en los puntos de control de ingreso a los servicios de transporte, cuya principal función es la de descontar cuotas de transporte de acuerdo a la tarifa que corresponda, sin perjuicio de su capacidad de desarrollar otras funciones.

- 1.1.44 **Viaje:** Traslado de un usuario en el Sistema, en dirección de ida o dirección de regreso, mediante el uso, de manera consecutiva, de hasta tres (3) servicios de transporte diferentes, a cada uno de los cuales accede mediante una validación, y en que el tiempo entre la primera y última validación no sobrepasa el tiempo máximo (“ventana horaria”) que determine el Ministerio a través del correspondiente acto administrativo. Las restricciones anteriores podrán ser modificadas por el Ministerio a través del correspondiente acto administrativo. Con todo, en ningún caso el Ministerio podrá ampliar la “ventana horaria” por sobre los ciento veinte (120) minutos.
- 1.1.45 **Vías Tarificadas:** Es el conjunto de vías ubicadas al interior del área regulada, destinadas a la circulación de cualquier tipo de vehículo motorizado, por el uso de las cuales se debe pagar un peaje. Éstas pueden corresponder a vías entregadas en concesión de conformidad a lo dispuesto en el Decreto Supremo N°900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, u otras.
- 1.1.46 **Vías Reguladas:** Es el conjunto de vías ubicadas al interior del área regulada, sobre las cuales hacen uso y operan los servicios de conformidad al artículo 3° de la Ley N°18.696.
- 1.1.47 **Zonas Pagas:** Áreas emplazadas indistintamente en estaciones de intercambio modal, estaciones de transbordo o paradas de alta convergencia de usuarios, cuyo perímetro está delimitado por elementos físicos que determinan los accesos y las salidas de las zonas, y en cuyos accesos se instalan validadores que sólo permiten el ingreso de los usuarios a la zona previo pago de la tarifa mediante el uso del medio de acceso, para abordar posteriormente el bus correspondiente.

1.2 OBJETO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Por medio del presente contrato de concesión y en uso de las atribuciones que le confiere la Ley N°18.696, el Ministerio otorga al Concesionario el derecho de usar las vías de la ciudad de Santiago que se individualizan en el Anexo 1 y en las condiciones ahí previstas, para la prestación de los servicios de transporte urbano remunerado de pasajeros mediante buses que integran la Unidad de Negocio N°7 y que se detallan en el Anexo 2 del contrato de concesión.

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

1.3 ACTIVIDADES CONEXAS

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

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

- 1.3.1 Publicidad al interior y exterior de los buses. El espacio, dimensiones y características gráficas de la publicidad instalada al interior y exterior de los buses deberá ajustarse a las normas que al efecto determine el Ministerio.

- 1.3.2 Participación en Sistemas de Compensación y/o de Permisos de Emisión Transables asociados al Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana, o a otras normativas vigentes, y en transacciones de Reducciones Certificadas de Emisiones asociadas al Protocolo de Kioto, promulgado mediante Decreto N°349, de fecha 16 de febrero de 2005, del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- 1.3.3 Instalación, mantención y/o explotación de zonas pagas del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, siempre que disponga de las autorizaciones que correspondan según la normativa vigente.
- 1.3.4 Otras autorizadas por el Ministerio a solicitud del Concesionario.

La intención de ejecutar, desarrollar o prestar una o más de estas actividades deberá ser informada previamente al Administrador del Contrato y con la debida antelación, considerando la naturaleza de la actividad conexas solicitada, el impacto que pueda generar en el Sistema, los antecedentes que se acompañan y el plazo de que dispone la autoridad para pronunciarse sobre la solicitud. En cada caso, la solicitud de autorización para desarrollar una actividad conexas deberá ir acompañada de los antecedentes necesarios para que el Ministerio pueda pronunciarse. En el caso de las actividades descritas en el punto 1.3.1, los antecedentes deberán incluir prospectos, borradores o ideas generales del contenido de la publicidad a exhibirse en los buses y una declaración del solicitante que señale que la actividad se ajustará a la normativa vigente, particularmente a lo dispuesto en la Resolución Exenta N°1794, de 2004, del Ministerio o aquella que la reemplace.

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

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

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

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

1.4 NATURALEZA DEL CONTRATO Y MARCO LEGAL APLICABLE A LA CONCESIÓN

El presente contrato constituye una concesión administrativa y está sujeta a las normas, principios y procedimientos previstos en la normativa vigente, particularmente a lo dispuesto en las Leyes N°18.059, N°18.696, N°18.290, N°19.040, N°19.880 y N°20.378, en conjunto con los Decretos con Fuerza de Ley N°343, de 1953, y N°279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda, así como a los reglamentos dictados conforme a dichos preceptos.

Al Concesionario le son aplicables las disposiciones vigentes y las que se dicten en el futuro en relación con las condiciones de operación de los servicios de transporte remunerado de pasajeros y de utilización de vías, así como aquellas referidas al cumplimiento de normas técnicas y de emisión de contaminantes, en cuyos casos será aplicable el procedimiento de revisión para el restablecimiento de la ecuación contractual previsto en la Cláusula 5 punto 5.5 del contrato de concesión.

1.5 DE LA NATURALEZA DE LOS SERVICIOS

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

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

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

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

1.6.1 Principio de la calidad en la prestación de los servicios

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

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

1.6.2 Principio de la participación activa del Concesionario

La prestación de los servicios materia del contrato de concesión debe ser realizada por el Concesionario, y las funciones de cada una de las partes se estructuran sobre la base de dicha definición.

Al Concesionario le corresponde, por tanto, una participación activa en la definición y ordenación de todos aquellos elementos que resulten necesarios para alcanzar una ejecución eficiente de los servicios que deba prestar de conformidad al contrato de concesión.

Asimismo, este principio identifica y radica en la figura del Concesionario la responsabilidad de organizar, regular y supervigilar el desarrollo de su actividad empresarial, teniendo en cuenta el

interés de los usuarios, sin perjuicio de la intervención que corresponda a las autoridades respectivas en materia de regulación, control de los servicios y mantención del orden público.

1.6.3 Principio de flexibilidad e integración

El transporte público constituye una actividad dinámica, que no se efectúa sobre bienes propios sino sobre bienes nacionales de uso público, en condiciones que hacen imposible prever todas las circunstancias que pueden acontecer, lo que obliga a contar con un grado de flexibilidad que asegure una adecuada capacidad de respuesta.

El contrato de concesión refleja dicha exigencia mediante el reconocimiento de la flexibilidad como mecanismo para, por una parte, ajustar las condiciones de operación a la cambiante realidad, y por otra, responder a los requerimientos de calidad de los usuarios. El contrato de concesión permite, entonces, que durante su ejecución las partes convengan las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de la ciudad. Del mismo modo, prevé que las partes, de común acuerdo, integren el contrato de concesión mediante la incorporación de nuevos anexos si fuere necesario.

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

1.6.4 Principio de la interrelación del Sistema

El contrato de concesión se inserta en el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, conformado por un conjunto de operadores de transporte y proveedores de los servicios complementarios descritos en el punto 1.8 de la Cláusula 1 del contrato de concesión. La supervisión del Sistema se encuentra radicada en el Ministerio.

El adecuado funcionamiento del Sistema supone una correcta integración de todos los actores y una coherencia entre los actos y contratos que lo conforman. Con dicho fin, los contratos de concesión, sus modificaciones, y aquellos instrumentos que se suscriban entre los diferentes actores y que afecten los servicios y/o el Sistema, deberán contar con la aprobación del Ministerio o de las autoridades que lo sucedan en la administración y fiscalización de dichos actos y contratos. Para estos efectos, se entenderá por afectación de los servicios y/o Sistema, cualquier acto que produzca una alteración o mudanza de los servicios y/o Sistema, o que les imponga un gravamen o condición.

Este principio orienta, además, la celebración de cualquier otro acto o contrato. En consecuencia, el Concesionario deberá velar porque los actos o contratos que celebre sean coherentes con el presente contrato de concesión.

1.6.5 Principio de colaboración y comunicación

Para lograr un funcionamiento armónico y eficiente del Sistema, se requiere coordinación, cooperación y comunicación fluida entre quienes lo componen, de modo de permitirle al Concesionario una pronta y adecuada adopción de las decisiones estratégicas destinadas a la consecución de los objetivos y principios previstos en este contrato de concesión.

Asimismo, la información y declaraciones que el Concesionario deba proporcionar a la autoridad de conformidad a este contrato de concesión, constituyen una manifestación fundamental del principio de colaboración y comunicación, en tanto informan solemnemente al Ministerio acerca del estado de la ejecución del contrato de concesión en un momento preestablecido y dan cuenta del resultado de la gestión operacional y económica alcanzada por el Concesionario.

1.6.6 Responsabilidad social de la empresa

El transporte público de pasajeros constituye un servicio público que impacta en la calidad de vida de sus usuarios y en el entorno de una comunidad. La prestación de este servicio, en consecuencia, debe respetar a las personas y al medio ambiente, y tener como orientación fundamental el bien común.

Las partes reconocen la necesidad de armonizar las prácticas, estrategias y sistemas de gestión empresarial con la dimensión social y ambiental.

1.7 *COEXISTENCIA DEL CONTRATO CON OTRAS CONCESIONES DEL SISTEMA*

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

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

1.8 *DE LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS Y SU INTEGRACIÓN AL SISTEMA*

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

- 1.8.1 Emisión y comercialización del medio de acceso.
- 1.8.2 Provisión de la red de carga del medio de acceso.
- 1.8.3 Comercialización, provisión e instalación de los equipamientos necesarios para la validación y registro de las etapas de viaje.
- 1.8.4 Administración de los recursos monetarios necesarios para el pago de la prestación de los servicios de transporte y servicios complementarios, y distribución de éstos entre los diversos integrantes del Sistema.
- 1.8.5 Captura, procesamiento y distribución de la información de validación y posicionamiento generada por los servicios de transporte, necesarios para la gestión operativa del Sistema.
- 1.8.6 Otros servicios complementarios que el Ministerio contrate o disponga, de conformidad con la normativa vigente.

Estos servicios complementarios serán provistos por una o más personas jurídicas definidas por el Ministerio, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley N°18.696. La denominación de quienes presten estos servicios complementarios, así como las definiciones técnicas requeridas, se ajustarán a lo que determinen sus respectivos contratos, y su regulación recogerá el funcionamiento integrado entre los servicios complementarios y aquellos previstos en este contrato de concesión.

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

Si en el futuro, para la operación de los servicios complementarios referidos en este punto 1.8 se requiriere la celebración de uno o más contratos entre el Concesionario y el proveedor de dicho servicio complementario, o bien si el Ministerio, en uso de sus atribuciones, reemplazare a uno o más proveedores de servicios complementarios y, como consecuencia de ello, resultare necesaria la suscripción de nuevo(s) contrato(s) entre el Concesionario y el (los) proveedor(es) de dicho(s) servicio(s) complementario(s), el Concesionario dispondrá de un plazo razonable –que en ningún caso será menor a quince (15) días hábiles contados desde su recepción– para la revisión del (los) contrato(s) y para el envío de sus comentarios, los cuales podrán ser considerados por el Ministerio para la definición final del texto del (los) contrato(s) que deban celebrarse de conformidad con este párrafo.

Vencido este plazo, el Concesionario deberá suscribir el (los) contrato(s) con el (los) proveedor(es) de servicios complementarios que le instruya el Ministerio, en los términos que éste especifique y dentro del plazo prudencial que establezca el Ministerio, el que en ningún caso será menor a diez (10) días hábiles contados desde la recepción de la instrucción.

Conjuntamente con la instrucción a que se refiere el párrafo anterior, el Ministerio deberá comunicar al Concesionario el requerimiento de revisión a que se refiere el punto 5.5.5. Los resultados que dicha revisión arroje sólo serán aplicables desde la fecha en que se suscriba íntegramente y a satisfacción del Ministerio, el o los respectivos contratos con los proveedores de servicios complementarios.

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

1.9 VIGENCIA DEL CONTRATO

1.9.1 Inicio del contrato de concesión

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

1.9.2 Duración del contrato de concesión

El contrato de concesión se extenderá por tres (3) años contados desde la fecha de total tramitación del acto administrativo que lo apruebe. Esta fecha de término del contrato de concesión podrá variar en razón de las causales de término anticipado estipuladas en la Cláusula 8 del contrato de concesión.

1.10 CESIÓN DE LA CONCESIÓN

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

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

Una vez verificada la cesión en los términos previstos en esta Cláusula, efectuados los pagos,

descuentos y multas devengadas a que hubiere lugar, y recibidas las garantías por parte del cesionario a entera satisfacción del Ministerio, éste procederá a devolver a la sociedad cedente, dentro de los siguientes quince (15) días hábiles, las garantías entregadas.

CLÁUSULA 2 DEL MINISTERIO

2.1 ATRIBUCIONES

La potestad legal para ejercer la ordenación del tránsito y transporte que se efectúa en las calles y caminos de nuestro país corresponde en la actualidad al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Para afrontar eficazmente las distintas problemáticas vinculadas a esta actividad, las Leyes N°18.059, N°18.696, N°18.290, N°19.040 y N°20.378, en conjunto con los Decretos con Fuerza de Ley N°343, de 1953, y N°279, de 1960, entre otras, han dotado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de un marco normativo amplio y flexible.

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

- 2.1.1 Regular los servicios de transporte público de pasajeros;
- 2.1.2 Definir el estándar de calidad para la prestación de los servicios;
- 2.1.3 Supervigilar a los operadores de transporte, así como el desarrollo de labores orientadas a asegurar la correcta ejecución de los servicios, sin perjuicio de las facultades de fiscalización que correspondan a otras entidades competentes; y
- 2.1.4 Coordinar a los diferentes actores del Sistema.

2.2 FACULTADES

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

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

- 2.2.1 Supervisar técnica y administrativamente la ejecución del contrato de concesión.
- 2.2.2 Verificar el cumplimiento de los niveles de servicio y en general, de las condiciones de ejecución del contrato de concesión, de conformidad a los estándares establecidos en dicho instrumento.
- 2.2.3 Exigir al Concesionario la información que razonablemente considere necesaria para verificar la correcta ejecución del contrato de concesión y del Sistema en general. Toda información de la que tome conocimiento el Ministerio y/o sus funcionarios por la transmisión de datos que le haga el Concesionario, y que al momento de su transmisión haya sido debidamente identificada como sujeta a confidencialidad, derechos de autor o cualquier otro derecho establecido a favor de terceros que impidan o limiten la entrega de información, debe ser considerada de buena fe como confidencial y tratada conforme a ello.

- 2.2.4 Exigir al Concesionario el acceso de personal de fiscalización y/o a quien el Ministerio designe, a los buses e instalaciones que emplee el Concesionario para el desarrollo de los servicios objeto del contrato de concesión, con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en dicho instrumento, así como del cumplimiento de la normativa vigente. Dicho personal portará su respectiva identificación, y el acceso transitorio se acotará a la ejecución o desarrollo de las labores de fiscalización y supervigilancia que correspondan según el caso.
- 2.2.5 Informar al proveedor de servicios complementarios de administración financiera del Sistema a que se refiere el punto 1.8.4 de la Cláusula 1 y el punto 5.3 de la Cláusula 5 del contrato de concesión, el monto y la procedencia de los pagos que deban realizarse al Concesionario en virtud de este contrato de concesión.
- 2.2.6 Impartir al Concesionario y a los restantes integrantes del Sistema, las instrucciones que se requieran para velar por la calidad y continuidad de los servicios dentro del marco del contrato de concesión, y para su correcta ejecución.
- 2.2.7 Recopilar y sistematizar información relativa al funcionamiento del Sistema que permita proyectar, diseñar y planificar el mejoramiento continuo de los servicios de transporte.
- 2.2.8 Facilitar las condiciones para que el Concesionario y los demás operadores de transporte del Sistema puedan realizar propuestas de mejoramiento de los servicios y cualquier otro aspecto del Sistema, efectuar los análisis necesarios y pronunciarse sobre las aprobaciones que corresponda de conformidad con la normativa vigente y el contrato.
- 2.2.9 Coordinar y gestionar con otros organismos de la Administración del Estado, en el marco de sus atribuciones, las medidas que estime necesarias para velar por la mejor prestación de los servicios y la satisfacción de las necesidades de transporte de los usuarios.
- 2.2.10 Acordar con los diferentes integrantes del Sistema modificaciones a los contratos que los regulan, siempre respetando el principio de interrelación del Sistema.
- 2.2.11 Realizar y gestionar, en el marco de sus atribuciones, las acciones que la buena práctica le indique para velar por la disminución de la evasión.
- 2.2.12 En general, fiscalizar que el Concesionario cumpla con sus obligaciones y aplicar las sanciones que corresponda, conforme a la normativa vigente y a lo previsto en este contrato de concesión.

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

- 2.2.13 Instar por la correcta ejecución del contrato de concesión, apoyar al Concesionario y proponer acciones que contribuyan a una mejora continua de la calidad del servicio.
- 2.2.14 Desarrollar labores de control y seguimiento del cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión.
- 2.2.15 Informar periódicamente al Concesionario del grado y nivel de cumplimiento de los requisitos, índices e indicadores previstos en el contrato de concesión.
- 2.2.16 Poner a disposición del Concesionario la información que obre en poder del Ministerio, y que el Concesionario pueda razonablemente requerir para la mejor ejecución del contrato de concesión y para velar por la calidad de los servicios prestados, siempre que dicha información sea susceptible de entregarse de conformidad a la normativa vigente.

- 2.2.17 Determinar, sobre la base de la información proporcionada por el prestador de servicios complementarios que corresponda, el monto y la procedencia de los pagos que deben realizarse al Concesionario en virtud de este contrato de concesión, e informar de ello periódicamente al Concesionario.
- 2.2.18 Llevar el control de la reserva de afectación al uso preferente del Concesionario, en los términos establecidos en el Anexo 1 del contrato de concesión, e informar su estado periódicamente al Concesionario.
- 2.2.19 Analizar los documentos que, de conformidad al contrato de concesión, deba presentar la Sociedad Concesionaria; solicitar aclaraciones o enmiendas y proponer a la Subsecretaría de Transportes su aprobación, rechazo o modificación, según corresponda, de acuerdo a los procedimientos previstos en el presente contrato de concesión.
- 2.2.20 Brindar asistencia al Concesionario mediante el establecimiento de mesas técnicas de trabajo, individuales o colectivas con otros actores del Sistema, orientadas al cumplimiento de los fines previstos en el contrato de concesión. Esta asistencia no limitará o restringirá la responsabilidad del Concesionario por la correcta y adecuada prestación de los servicios comprometidos de conformidad al contrato de concesión.
- 2.2.21 Realizar diagnósticos sobre la ejecución del contrato de concesión y proponer a la Subsecretaría de Transportes las modificaciones que corresponda.
- 2.2.22 Proponer a la Subsecretaría de Transportes la aplicación de las multas establecidas en el contrato de concesión.
- 2.2.23 Llevar el registro de las comunicaciones entre las partes, conforme al procedimiento que dicte el Ministerio a través del correspondiente acto administrativo.
- 2.2.24 Integrar mesas de trabajo y equipos de coordinación de contingencias.
- 2.2.25 Cualquiera otra establecida en el presente contrato de concesión.

CLÁUSULA 3 DEL CONCESIONARIO

3.1 DECLARACIONES

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

- 3.1.1 El Concesionario es una sociedad anónima constituida y vigente de conformidad con las leyes chilenas, con domicilio social en la ciudad de Santiago, cuyo capital social asciende a \$5.162.945.000 (cinco mil ciento sesenta y dos millones novecientos cuarenta y cinco mil pesos) y el capital pagado es de \$5.162.945.000 (cinco mil ciento sesenta y dos millones novecientos cuarenta y cinco mil pesos), y cuyo objeto social principal es la prestación de servicios de transporte en las vías licitadas de la Región Metropolitana.
- 3.1.2 El Concesionario, de conformidad con lo dispuesto en el artículo séptimo de la Ley N°18.045, al artículo segundo inciso séptimo de la Ley N°18.046 y a las modificaciones introducidas por la Ley N°20.382 a ambos cuerpos legales:

- (i) es una sociedad anónima regida por las disposiciones de las sociedades anónimas cerradas;
 - (ii) está inscrita en el Registro de Entidades Informantes de la Superintendencia de Valores y Seguros;
 - (iii) se encuentra sometida a la fiscalización de dicha Superintendencia sólo en cuanto a los deberes de información contenidos en la Norma de Carácter General N°284 emitida por la misma Superintendencia;
 - (iv) no es una sociedad anónima abierta ni está sometida a la normativa aplicable a las sociedades anónimas abiertas;
 - (v) no hace oferta pública de sus valores; y
 - (vi) no se encuentra obligada a inscribirse ella o sus acciones en el Registro de Valores que lleva la misma Superintendencia.
- 3.1.3 Ni la Sociedad Concesionaria ni sus accionistas mayoritarios (aquellos que posean más del 10% de las acciones), tienen participación directa en la o las sociedades que presten servicios complementarios, salvo en los casos en que el Ministerio entregare la prestación de todo o parte de dichos servicios complementarios al Concesionario, conforme lo dispone el punto 1.8.6 de la Cláusula 1.
- 3.1.4 La Sociedad Concesionaria por sí sola dispone de una flota operativa base y de reserva que no representa más del 30% de la flota operativa base y de reserva total del Sistema. La suma total de las plazas de todos los buses de la flota operativa base y de reserva de la Sociedad Concesionaria por sí sola no supera el 30% de las plazas totales de todos los buses de la flota operativa base y de reserva del Sistema.
- 3.1.5 La suma de las flotas operativas base y de reserva, y sus plazas correspondientes, de la Sociedad Concesionaria y sus empresas relacionadas, no superan –en su conjunto– el 50% de la flota operativa base y de reserva del Sistema, ni sus plazas correspondientes. Para estos efectos, se entiende por empresas relacionadas: (i) las empresas coligadas con otro u otros operadores de uso de vías de la ciudad de Santiago (coligantes), (ii) las filiales y matrices de otra empresa operadora de uso de vías de la ciudad de Santiago, o (iii) los grupos empresariales y las personas relacionadas, en los términos previstos en las Leyes N°18.045 y N°18.046.
- 3.1.6 No haber sido condenada la Sociedad Concesionaria, por sentencia ejecutoriada, a alguna de las penas establecidas en el artículo 8° de la Ley N°20.393 que establece la Responsabilidad Penal de las Personas Jurídicas en los Delitos de Lavado de Activos, Financiamiento del Terrorismo y Delitos de Cohecho.
- 3.1.7 No haber sido condenado por sentencia ejecutoriada uno o más de los directores, gerentes, subgerentes, ejecutivos principales y/o los que hagan de sus veces, de la Sociedad Concesionaria por delitos de enriquecimiento por defraudación en perjuicio del Sistema, del Fisco de Chile, y/o del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. A modo ejemplar y en ningún caso taxativo, se entenderán por delitos de enriquecimiento por defraudación, aquellos previstos en los artículos 467 a 473 del Código Penal.
- 3.1.8 El presente contrato de concesión ha sido debidamente autorizado y aprobado por el Directorio de la Sociedad Concesionaria, según corresponda, encontrándose los representantes que firman el contrato de concesión en representación de la Sociedad Concesionaria investidos de suficientes facultades para suscribir el presente contrato de

concesión, incluyendo (sin limitación, sino a título meramente ejemplar), la autorización para la designación y delegación de facultades al Administrador Interino contemplada en el punto 8.3 de la Cláusula 8 del presente contrato de concesión.

3.2 OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

Corresponde al Concesionario prestar los servicios de transporte y definir tanto el modelo empresarial como los criterios de gestión y administración necesarios para alcanzar una ejecución de calidad de dichos servicios durante toda la vigencia del contrato de concesión.

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

- 3.2.1 Prestar el servicio de transporte público a lo menos con los estándares de calidad, permanencia, continuidad y seguridad establecidos en el contrato de concesión.
- 3.2.2 Cumplir con las normas legales, reglamentarias y contractuales que regulan la prestación de los servicios de transporte, en especial, aquellas que regulan las condiciones de seguridad de la conducción y la atención de los pasajeros.
- 3.2.3 Solicitar la autorización del Ministerio, con al menos treinta (30) días de anticipación, para toda modificación de los estatutos de la Sociedad Concesionaria que implique un cambio del objeto social o una disminución del capital social. Se entenderá que el Ministerio aprueba dicha solicitud si no se pronunciare denegando la autorización por resolución fundada dentro del plazo de treinta (30) días contados desde la recepción de la solicitud. No se requerirá dicha autorización si la modificación social tiene por objeto incorporar o ajustar el giro al desarrollo de las actividades conexas previstas en el punto 1.3 de la Cláusula 1 del contrato de concesión.
- 3.2.4 Efectuar la programación y ejecutar la operación de los servicios en la forma prevista en el contrato de concesión, con el fin de entregar una cobertura adecuada, no sobrepasar los tiempos de espera máximos programados y prevenir el hacinamiento o congestión en los buses, todo lo anterior en los términos y condiciones previstos en el Anexo 3 del contrato de concesión.
- 3.2.5 Adoptar las medidas necesarias para mejorar y/o restablecer la calidad de los servicios, cuando no se alcancen los niveles previstos en el contrato de concesión.
- 3.2.6 Efectuar el control de la operación de los servicios.
- 3.2.7 Convenir con el Ministerio el establecimiento y desarrollo de planes o protocolos de acción destinados a velar por el cumplimiento de los indicadores de calidad y apoyo a las actividades del Concesionario.
- 3.2.8 Cumplir y respetar las instrucciones y procedimientos que, de acuerdo a la normativa vigente y a lo previsto en el contrato de concesión, dicte el Ministerio o determine la Coordinación Transantiago.
- 3.2.9 Suscribir los actos jurídicos correspondientes y mantener el vínculo con los prestadores de servicios complementarios en los términos previstos en el contrato de concesión.
- 3.2.10 Disponer en forma permanente de la flota que corresponda de conformidad al presente contrato de concesión, y asumir por su cuenta y riesgo su financiamiento, si corresponde.
- 3.2.11 Velar porque la flota cumpla a cabalidad con los requisitos establecidos en el Anexo 4 y

mantener los vehículos en buenas condiciones de funcionamiento, seguridad y limpieza, de conformidad al contrato de concesión.

- 3.2.12 Disponer y mantener en buenas condiciones de funcionamiento los terminales necesarios para garantizar una apropiada gestión de los servicios de transporte.
- 3.2.13 Disponer y mantener en buenas condiciones de funcionamiento todo el equipamiento, tanto a bordo de los buses como en terminales, necesarios para el correcto funcionamiento de los sistemas de validación y posicionamiento, si corresponde de acuerdo a las especificaciones dispuestas en el Anexo 5 del contrato de concesión.
- 3.2.14 Gestionar la correcta y oportuna descarga y entrega de la información de los validadores instalados en su flota y en las zonas pagas que estén bajo su administración, si corresponde de acuerdo a lo dispuesto en los contratos de servicios complementarios.
- 3.2.15 Pagar las remuneraciones, cotizaciones laborales, previsionales y de salud, así como los emolumentos de toda índole que correspondan al personal del Concesionario, de conformidad a la ley y a los contratos de trabajo respectivos.
- 3.2.16 Enviar al Administrador del Contrato copia de toda comunicación sobre un hecho esencial que deba comunicarse a la Superintendencia de Valores y Seguros, dentro de los tres (3) días siguientes a la fecha en que deba realizarse de dicha comunicación en dicha Superintendencia.
- 3.2.17 Proporcionar al Ministerio, a través del Administrador del Contrato, toda la información que éste le requiera relacionada con la ejecución del contrato de concesión y las obligaciones que éste impone, la que deberá ser entregada en los términos y plazos especificados en la solicitud, conforme se determine prudencialmente considerando la naturaleza y cantidad de la información requerida.
- 3.2.18 Otorgar libre acceso a los funcionarios del Ministerio, a todos los antecedentes que sean necesarios para su labor de fiscalización y control del cumplimiento de las obligaciones emanadas del presente contrato de concesión, sin que pueda oponer reserva fundada en derechos de autor o acuerdos de confidencialidad internos o con terceros que impidan o limiten el derecho del Ministerio para acceder a la información. Lo anterior, sin perjuicio de la obligación de reserva y confidencialidad del Ministerio y sus funcionarios dispuesta en el punto 2.2.3 de la Cláusula 2 del contrato de concesión.
- 3.2.19 Permitir el acceso del personal de fiscalización del Ministerio y/o a quien éste encomiende la recopilación y análisis de antecedentes para efectos de lo dispuesto en el punto 7.3, a los buses e instalaciones que emplee el Concesionario para el desarrollo de los servicios objeto del contrato de concesión. Dicho personal deberá portar su respectiva identificación, y el acceso transitorio se acotará a la ejecución o desarrollo de las labores de fiscalización y supervigilancia que correspondan según el caso.
- 3.2.20 Llevar adelante una constante autoevaluación de su propio desempeño, recopilar y sistematizar información relativa al funcionamiento de su Unidad de Negocio, que le permita proyectar, diseñar y planificar el mejoramiento continuo de los servicios de transporte que presta.
- 3.2.21 Cumplir con la obligación de informar al Ministerio establecida en la Cláusula 7 y mantener informado al Ministerio de toda circunstancia material que afecte la prestación normal de los servicios, tan pronto como ocurra. Para estos efectos, se entiende por circunstancia

material a todo hecho que el Ministerio o quien supervise el Sistema razonablemente requiera para evaluar su funcionamiento.

- 3.2.22 Solicitar las autorizaciones que correspondan de conformidad al contrato de concesión.
- 3.2.23 Respecto de los subcontratistas que pudieren haber, dar estricto cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 183 A y siguientes del Código del Trabajo, que regula el Trabajo en Régimen de Subcontratación.
- 3.2.24 Colaborar con el Ministerio en la entrega oportuna de información a los usuarios respecto de modificaciones relevantes en la operación de sus servicios.
- 3.2.25 Gestionar y responder oportunamente las sugerencias y reclamos de los usuarios, de conformidad a lo que se dispone en el Anexo 6 del contrato de concesión.
- 3.2.26 Realizar y/o gestionar las acciones que la buena práctica le indique para velar por la disminución de la evasión, siempre respetando la normativa vigente.
- 3.2.27 Respetar las políticas sobre operación de los servicios al interior de la Infraestructura Concesionada, que establezca el titular de dicha concesión, si las hubiere.
- 3.2.28 En general, cumplir con toda la legislación y normativa aplicable, así como las instrucciones o comunicaciones enviadas por el Ministerio de conformidad con el presente contrato de concesión.

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

3.3 DERECHOS DEL CONCESIONARIO

El contrato de concesión confiere al Concesionario los siguientes derechos:

- 3.3.1 El uso de las vías en los términos previstos en el Anexo 1 del contrato de concesión.
- 3.3.2 La explotación económica de la actividad del transporte de pasajeros prestado con buses en la ciudad de Santiago en las vías que forman parte de su concesión, de acuerdo a las condiciones establecidas en el contrato de concesión.
- 3.3.3 Desarrollar las actividades conexas previstas en el contrato de concesión en los términos establecidos.
- 3.3.4 Celebrar todos los contratos y realizar todas las operaciones que considere útiles a sus intereses, sin más limitación que la sujeción a su giro comercial, a las normas y principios que regulan este contrato de concesión y a aquellas previstas en la normativa vigente.
- 3.3.5 Percibir y disponer libremente de los ingresos derivados de la prestación de los servicios, actividades conexas e incentivos que obtenga por los servicios efectivamente prestados, en los términos y condiciones previstos en el contrato de concesión.
- 3.3.6 Percibir cualquier otra prestación económica que en su favor establezca el presente contrato de concesión.

- 3.3.7 Realizar propuestas para optimizar la operación global, tanto en lo concerniente a los servicios y operación propia, como aquellas que digan relación con la operación del Sistema.
- 3.3.8 Acordar con el Ministerio modificaciones al contrato de concesión, siempre respetando el principio de interrelación del Sistema.
- 3.3.9 Proponer al Ministerio puntos en los cuales resulte necesario o conveniente construir zonas pagas.
- 3.3.10 Mantener comunicación con el Ministerio.
- 3.3.11 Obtener una respuesta oportuna por parte del Ministerio.
- 3.3.12 Contar con un debido proceso administrativo en la aplicación de las sanciones administrativas contempladas en el contrato de concesión, así como en la sustanciación de los demás procedimientos de impugnación a que hubiere lugar.
- 3.3.13 Presentar los medios de prueba que estime conducentes, para establecer los hechos que sirven de fundamento a las pretensiones efectuadas en el marco de la substanciación de los procesos sancionatorios administrativos, así como en la tramitación de los demás procedimientos de impugnación a que hubiere lugar.
- 3.3.14 A que los medios de prueba sean apreciados en conciencia, conforme lo dispone la Ley N°19.880.
- 3.3.15 Presentar los recursos administrativos establecidos en este contrato de concesión y los demás que le confieren las leyes.
- 3.3.16 A que se restablezca la ecuación contractual en los términos y condiciones previstas en el punto 5.5 de la Cláusula 5, y en consecuencia a:
- 3.3.16.1 Que el Ministerio lleve a cabo las instancias de revisión programadas, en la oportunidad y de acuerdo a las condiciones estipuladas en el punto 5.5 de la Cláusula 5 del contrato de concesión.
- 3.3.16.2 Solicitar las revisiones excepcionales previstas en el punto 5.5 de la Cláusula 5, y a que éstas se lleven cabo en los términos ahí establecidos.
- 3.3.16.3 Solicitar la intervención del Panel a que hace referencia el punto 5.5 de la Cláusula 5 del contrato de concesión.
- 3.3.17 A ser informado oportunamente de los aspectos que configuren el monto y procedencia de los pagos.
- 3.3.18 A ser informado oportunamente de cualquier modificación relevante de los contratos de los restantes actores del Sistema.
- 3.3.19 Ejercer los demás derechos que le confiere la normativa vigente y el contrato de concesión.

CLÁUSULA 4 DEL RÉGIMEN DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

4.1 DE LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS

El Concesionario se obliga a prestar los servicios de transporte público de pasajeros establecidos en el Anexo 2 de este contrato de concesión, así como los que se incorporen en el futuro, de

conformidad al Programa de Operación determinado, comunicado, aprobado y modificado según lo previsto en el Anexo 3.

4.2 DE LA GESTIÓN Y CALIDAD DE LOS SERVICIOS

La gestión de los servicios de transporte público de pasajeros corresponde al Concesionario, quien deberá adoptar todas las medidas necesarias para velar por la correcta ejecución del Programa de Operación. El Anexo 6 del contrato de concesión establece mecanismos para asegurar su cumplimiento.

4.3 DE LOS BIENES DESTINADOS A LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

4.3.1 Flota

4.3.1.1 Características de la flota

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

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

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

4.3.1.2 Mantenimiento de la flota

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

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

4.3.2 Terminales

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

4.3.2.1 Juanita 01520 Lote 2A, Puente Alto

4.3.2.2 La Primavera 1885, Puente Alto

4.3.2.3 Pie Andino 555, Puente Alto

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

4.3.3 Zonas pagas

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

4.3.3.1 Instalación, mantención y explotación efectuada por el Concesionario

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

4.3.3.2 Plan Maestro de Infraestructura

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

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

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

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

4.3.4 De los bienes afectos a la concesión

4.3.4.1 Determinación de los bienes afectos

Para efectos del contrato de concesión, se consideran necesarios para la prestación básica de los servicios y en consecuencia, se califican como afectos a la concesión, los bienes muebles e inmuebles que a continuación se indican:

- a) Los buses que integren la flota operativa base y de reserva definidas en el Anexo 4 del contrato de concesión.
- b) Los terminales individualizados en el punto 4.3.2 de la presente Cláusula.
- c) Los derechos personales que emanen de los Contratos de Provisión a que se refiere el punto 4.3.4.3, y en los términos ahí previstos.

- d) Cualquier otro bien mueble o inmueble que las partes convengan como necesario para la prestación básica de los servicios.

Los bienes afectos deberán inscribirse dentro de los treinta (30) días siguientes a la notificación que haga el Ministerio de la total aprobación del reglamento dictado en conformidad al artículo 3° *nonies* de la Ley N°18.696, y quedarán sujetos a lo dispuesto en dichas normativas.

4.3.4.2 De la desafectación de los bienes

Sin perjuicio de las causales de desafectación previstas en el reglamento que se dicte de conformidad a lo dispuesto en la Ley N°18.696, se considerará que se cumple la condición necesaria para la desafectación de un bien en particular cuando se verifique alguna de las siguientes condiciones:

- a) Vencimiento del plazo de la concesión;
- b) Reemplazo, a satisfacción del Ministerio, del bien que se busque desafectar, por otro que cumpla con los requisitos establecidos en este contrato de concesión y en la normativa aplicable;
- c) La destrucción del bien o su deterioro en términos que quede impedido de cumplir con los requisitos establecidos en este contrato de concesión y la normativa aplicable, sin perjuicio de la obligación del Concesionario de reemplazar dicho bien por otro de similares o mejores características.

El procedimiento para desafectar los bienes se ajustará a lo dispuesto en el referido reglamento.

4.3.4.3 De los contratos de provisión

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

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

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

En caso que los derechos personales que emanen de el o los Contratos de Provisión se inscriban como bienes afectos a la concesión, el MTT se obliga de manera irrevocable e incondicional a exigir en las bases de licitación y/o en los contratos de concesión para el período inmediatamente siguiente, según corresponda, la aceptación de la cesión del Contrato de Provisión, si le fuere ofrecido, sujeto a la condición que los bienes objeto de dicho Contrato de Provisión se encuentren en correcto estado de conservación atendida su antigüedad y uso. En el caso de los buses, se entenderá que se cumple esta condición si los programas y procedimientos de mantenimiento que establece el fabricante del bus se han efectuado en la forma y oportunidad prevista, de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Anexo 4 del contrato de concesión.

4.4 DEL PERSONAL DESTINADO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

El Concesionario deberá disponer del personal necesario para cumplir las obligaciones que asume en virtud del presente contrato de concesión, y deberá dar estricto cumplimiento a las exigencias sobre contratación, capacitación, seguros y equipamiento del personal que se establecen en el Anexo 8 del presente contrato de concesión.

4.5 SUBCONTRATACIÓN

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

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

En el evento de optar por la alternativa de la subcontratación de servicios de transporte, el Concesionario deberá dar estricto cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 183 A y siguientes del Código del Trabajo, que regula el Trabajo en Régimen de Subcontratación. Cualquier incumplimiento que se observe a este respecto, será puesto en conocimiento de las autoridades competentes.

Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario será el único responsable del cumplimiento de este contrato de concesión. En consecuencia, el Concesionario será responsable de cualquier acto u omisión cometido por su administración o sus subcontratistas en el cumplimiento de las obligaciones que le corresponden, conforme a este contrato de concesión, salvo situaciones de caso fortuito o fuerza mayor, las que serán debidamente calificadas por el MTT.

Para velar por el cumplimiento del contrato de concesión, el Concesionario deberá supervisar las actividades de su administración o sus subcontratistas, prestar el apoyo técnico y establecer las políticas, estándares y pautas que éstos deberán cumplir.

CLÁUSULA 5 DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

5.1 PRINCIPIOS BÁSICOS DEL MARCO ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN

El marco económico del contrato de concesión, la interpretación de las cláusulas que lo regulan y el

ejercicio de las facultades, obligaciones y derechos que se confieren a las partes, tendrán en consideración las siguientes directrices:

5.1.1 **Mercado Regulado.** El sistema de transporte de la ciudad de Santiago opera en el marco de una concesión de uso de vías otorgada al amparo de lo dispuesto en la Ley N°18.696, de manera tal que el acceso a la actividad de transporte público de pasajeros prestada con buses en Santiago se encuentra restringido, y su desarrollo regulado en los términos previstos en este contrato de concesión, así como en la normativa vigente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La operación integrada del Sistema comprende, en consecuencia, los servicios y actores necesarios para la articulación, vinculación y funcionamiento integrado de los diferentes

medios de transporte y prestadores de servicios complementarios del Sistema. Cualquier cambio que afecte la forma y condiciones de provisión de los servicios de transporte y servicios complementarios deberá considerar la continuidad de operación física, tecnológica, financiera y tarifaria del Sistema.

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

5.2 INGRESOS DEL SISTEMA

La prestación de los servicios de transporte materia de este contrato de concesión se financia con los recursos provenientes de los usuarios del Sistema y, eventualmente, con recursos procedentes del Estado o de cualquier otra fuente de financiamiento.

El aporte de los usuarios está constituido por las tarifas que pagan por acceder al Sistema. El Panel de Expertos creado por la Ley N°20.378 es el encargado de fijar el nivel de las tarifas y de determinar su reajuste, de conformidad a la metodología establecida en un reglamento emitido a través del Ministerio, suscrito además por el Ministerio de Hacienda. En el evento que deje de existir el Panel de Expertos, la tarifa será determinada por quien lo suceda legalmente o por el Ministerio si nada se estableciere en la ley. En este último caso, el procedimiento para determinar el reajuste será establecido por resolución del Ministerio, el cual deberá propender al equilibrio entre los ingresos y costos del Sistema.

De conformidad a lo dispuesto en la Ley N°20.378 y sobre la base de los montos que la Ley de Presupuestos considere para cada año, habrá lugar a un subsidio al transporte público urbano remunerado de pasajeros prestado con buses en la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo. El monto del subsidio se transferirá a las cuentas en las que se administren los recursos del Sistema, en función de lo que éste requiera de acuerdo a lo que informe y proyecte el Ministerio.

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

5.3 ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS DEL SISTEMA

La administración de los recursos monetarios necesarios para el pago de la prestación de los servicios de transporte y servicios complementarios, así como la distribución de éstos entre los diversos integrantes del Sistema, se llevará a cabo por el prestador de servicios complementarios de administración financiera a que se refiere el punto 1.8.4 de la Cláusula 1 del contrato de concesión.

La administración y distribución de los recursos se realizará en los términos previstos en el presente contrato de concesión, en los contratos que el Concesionario deberá suscribir con dicho proveedor de servicios complementarios de acuerdo a lo dispuesto en el punto 1.8 de la Cláusula 1 del contrato de concesión –el que para todos los efectos legales forma parte del presente instrumento como contrato accesorio–, y en el contrato suscrito entre el MTT y el proveedor de servicios

complementarios de administración financiera. La totalidad de los recursos del Sistema será administrada en las cuentas bancarias que el proveedor de servicios complementarios de administración financiera abra en su calidad de administrador de los recursos del Sistema.

5.4 DE LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO

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

El Concesionario tendrá derecho a percibir un pago por los servicios de transporte de pasajeros prestados de conformidad al Programa de Operación vigente.

El pago antes referido se realizará a través del proveedor de servicios complementarios de administración financiera, conforme lo dispone el punto 5.3 de la Cláusula 5 del presente contrato de concesión, y su monto se determinará conforme a lo que se señala en los párrafos siguientes.

5.4.1.1 Formulación general

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

- i) El primero estará determinado por la multiplicación de las transacciones con derecho a pago, y el precio por pasajero transportado (*PPT*).
- ii) El segundo factor estará determinado por la multiplicación de los kilómetros comerciales determinados en el Programa de Operación correspondiente al período de pago, por el precio por kilómetro de la Unidad de Negocio (*PK*). Éste se multiplicará, a su vez, por el índice de cumplimiento de la capacidad de transporte (*ICT*).

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

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

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

Donde:

- PPT_T* : Valor del pago por pasajero transportado correspondiente a las liquidaciones del mes *T*.
- PK_T* : Valor del pago por kilómetro correspondiente a las liquidaciones del mes *T*.
- q_t* : Transacciones con derecho a pago en la liquidación *t*.
- km_t* : Kilómetros comerciales con derecho a pago en la liquidación *t*.
- 0,33 · (kme_t + kma_t)* : Pago adicional por los kilómetros comerciales de servicios especiales y de apoyo realizados durante el período de pago correspondiente a la liquidación *t*, de acuerdo a lo establecido en el Anexo 3 del contrato de concesión.
- ICT_t* : Índice de cumplimiento de la capacidad de transporte para el período comprendido en la liquidación *t*.

- Descuentos_t* : Eventuales descuentos por cumplimiento de indicadores y calidad de servicio que corresponda aplicar en la liquidación *t*, según se detalla en el Anexo 6 del contrato de concesión.
- Otros_t* : Otros pagos y ajustes que corresponda realizar en la liquidación *t*, de conformidad a lo dispuesto en el contrato de concesión.

5.4.1.2 Cálculo del PPT correspondiente a las liquidaciones del mes T

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

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

Donde:

- PPT_0 : Valor inicial del Precio por Pasajero Transportado.
- MAC_{T-1} : Mecanismo de ajuste por costos calculado en el mes *T-1*, según se describe en el apartado 5.4.1.6 del presente contrato de concesión.

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

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

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

Los kilómetros comerciales correspondientes al período de pago comprendido en la liquidación *t* (km_t) se calcularán en función de los kilómetros comerciales comprometidos, entendidos éstos como la suma de buses-kilómetro establecidos en el o los Programa(s) de Operación (PO) vigente(s) durante el período de pago correspondiente a la liquidación *t*, de acuerdo a la siguiente formulación:

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

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

Donde:

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

- $d_{i,t}$: Número de días del tipo i , definidos en el o los PO vigente(s) durante el período de pago correspondiente a la liquidación t , según lo establecido en el punto 5.4.2.1.
- kme_t : Kilómetros comerciales de servicios especiales realizados durante el período de pago correspondiente a la liquidación t , según lo establecido en el punto 5.4.2.1.
- kma_t : Kilómetros comerciales de servicios de apoyo realizados durante el período de pago correspondiente a la liquidación t , según lo establecido en el punto 5.4.2.1.
- kmy_t : Kilómetros comerciales de salidas adicionales e inyecciones no programadas realizadas durante el período de pago correspondiente a la liquidación t , según lo establecido en el punto 5.4.2.1.

5.4.1.4 Cálculo del PK correspondiente a las liquidaciones del mes T

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

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

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

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

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

Donde:

- $PK_{j,k,T}$: Precio por kilómetro asociado a la tipología de bus j , de tecnología de propulsión k , ajustado para el mes T .
- $PK_{j,T}$: Precio por kilómetro asociado a la tipología de bus j , ajustado para el mes T .
- $b_{j,k,T-1}$: Buses de la tipología j , tecnología de propulsión k , que integran la flota operativa base inscrita en el RNSTP a la fecha de término del mes $T-1$.
- $b_{j,T-1}$: Total de buses de la tipología j , que integran la flota operativa base inscrita en el RNSTP a la fecha de término del mes $T-1$.
- $kmp_{i,j,T}$: Kilómetros comerciales programados para un día tipo i , de la tipología j , definidos en el o los PO vigente(s) de acuerdo a lo indicado en el Anexo 3 del contrato de concesión, durante el mes T .

- $kmp_{j,T}$: Kilómetros comerciales programados de la tipología j , definidos en el o los PO vigente(s) de acuerdo a lo indicado en el Anexo 3 del contrato de concesión, durante el mes T .
- $d_{i,T}$: Número de días del tipo i , en el mes T , definidos en el o los Programa(s) de Operación vigente(s) durante el mes T .
- MAC_{T-1} : Mecanismo de ajuste por costos calculado en el mes $T-1$, según se describe en el punto 5.4.1.6 del presente contrato de concesión:

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

Se deberán considerar los valores de $PK_{j,k,\theta}$ 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 $PK_{j,k,\theta}$ (pesos \$ a junio 2011)

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

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

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

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

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

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

Donde:

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

$PKH_{prog.op.i,t}$: Número de plazas-kilómetro-horas a nivel de Unidad de Negocio establecidas para la media-hora i del horario respectivo en el o los Programa(s) de Operación vigente(s) durante el período de pago de la liquidación t .

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

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

5.4.1.6 Mecanismo de Ajuste por Costos (MAC)

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

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

Donde:

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

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

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

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

- a) *Índice de Precios al Consumidor (IPC)*. Corresponde al índice estimado y publicado por el INE.
- b) *Índice de Costo de Mano de Obra (ICMO)*. Corresponde al índice estimado y publicado por el INE.
- c) *Precio del Petróleo Diesel (Diesel)*. Corresponde al índice estimado y publicado por el INE en la serie de precios al por mayor, ítem 224 corregido, serie adicional.
- d) *Precio Gas Natural (GNC)*. Corresponde al índice estimado y publicado por el INE en la serie de precios al por mayor en el ítem 1C 1110 21 GAS NATURAL.
- e) *Precio del Kilowatt-Hora (\$/Kwh)*. Corresponde al valor promedio publicado por la empresa distribuidora de electricidad Chilectra S.A. (o quien la reemplace en sus

funciones) al inicio de cada mes de operación para el ítem Demanda Máxima en Punta para la tarifa BT-4.3.

- f) *Lubricante*. Corresponde al índice estimado y publicado por el INE en la serie de precios al por mayor en el ítem 1D 2320 71 ACEITES MINERALES LUBRICANTES.
- g) *Neumático*. Corresponde al índice estimado y publicado por el INE en la serie de precios al por mayor en el ítem 1D 2511 11 NEUMATICO NUEVO.
- h) *Valor del Dólar Observado (DO)*. Corresponde al promedio mensual reportado por el Banco Central de Chile (o quien lo reemplace en sus funciones).

En el evento que uno o más de los índices o precios arriba señalados sean modificados o reemplazados por otros que recojan elementos de igual o similar naturaleza, la variación en el vector de indexación de precios se calculará a partir de los nuevos índices o precios que al efecto establezca la autoridad o institución correspondiente.

Si uno o más de los índices o precios arriba señalados fueren eliminados o modificados por otro de distinta naturaleza, la Coordinación Transantiago determinará los índices o precios a aplicar, previa consulta al Concesionario. Para estos efectos, el Concesionario dispondrá de un plazo prudencial, (que en ningún caso será menor a diez (10) días hábiles), para remitir sus comentarios respecto a el o los índices o precios que debieran aplicarse y los fundamentos en que se sustenta su propuesta, los cuales podrán ser considerados por el Ministerio para la definición final de los índices a aplicar.

La variación porcentual del valor de cada índice o precio X ("factor") con respecto al valor publicado en el mes de julio 2011 será definida como:

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

Donde:

- X_T : Corresponde al último (más reciente) valor del índice o precio X publicado el mes T .
- X_0 : Valor del índice o precio X publicado en julio de 2011, que se especifica en la Ficha Técnica del contrato de concesión.

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

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

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

Tabla 2
Ponderadores de costo por tipo de bus

Tecnología de propulsión k	Tipo- logía j	Altura de entrada y piso	Norma de Emisión	Ponderadores								
				$a_{j,k}$	$b_{j,k}$	$c_{j,k}$	$d_{j,k}$	$e_{j,k}$	$f_{j,k}$	$g_{j,k}$	$h_{j,k}$	

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-entry	EURO III	0,180	0,298	0,330	0,000	0,000	0,011	0,066	0,115
Diesel	B2	low-entry	EURO III	0,180	0,298	0,330	0,000	0,000	0,011	0,066	0,115
Diesel	C1	low-entry	EURO III	0,185	0,272	0,317	0,000	0,000	0,015	0,080	0,131
Diesel	C2	low-entry	EURO III	0,168	0,220	0,376	0,000	0,000	0,012	0,081	0,143
Diesel	L	Alto	EURO III	0,195	0,392	0,224	0,000	0,000	0,010	0,086	0,093
Diesel	P y M	Alto	EURO II ó III	0,184	0,306	0,332	0,000	0,000	0,010	0,067	0,101
GNC	B2	low-entry	EURO III	0,193	0,321	0,000	0,240	0,000	0,012	0,071	0,163
GNC	C1	low-entry	EURO III	0,196	0,288	0,000	0,227	0,000	0,017	0,085	0,187
GNC	C2	low-entry	EURO III	0,180	0,235	0,000	0,272	0,000	0,014	0,086	0,213
Híbridos	B2	low-entry	EURO III	0,187	0,310	0,306	0,000	0,000	0,010	0,068	0,119
Híbridos	C1	low-entry	EURO III	0,187	0,274	0,285	0,000	0,000	0,014	0,081	0,159
Híbridos	C2	low-entry	EURO III	0,171	0,222	0,338	0,000	0,000	0,011	0,082	0,176
Eléctricos	B2	low-entry		0,257	0,253	0,000	0,000	0,160	0,009	0,056	0,265
Eléctricos	C1	low-entry		0,260	0,222	0,000	0,000	0,148	0,012	0,065	0,293
Eléctricos	C2	low-entry		0,248	0,190	0,000	0,000	0,146	0,010	0,070	0,336

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

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

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

Donde:

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

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

El plazo de revisión señalado en el inciso anterior podría ser menor a doce (12) meses en caso de modificaciones legales que alteren la estructura de costos de la industria y/o los índices sobre los cuales se construye el mecanismo, o a solicitud fundada del Concesionario.

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

5.4.1.7 Otros pagos y ajustes

i) Pago por el uso de vías tarifadas

El Concesionario tendrá derecho a un pago por el uso programado en el respectivo Programa de Operación, y efectivamente realizado, de las vías entregadas en concesión por el Ministerio de Obras Públicas, o cualquier otra vía por cuyo uso se cobre una tarifa (vías tarifadas).

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

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

El pago por este concepto estará sujeto al cumplimiento del Programa de Operación, por lo que sólo se pagarán los costos de peaje asociados a expediciones que hayan sido efectivamente realizadas cumpliendo con las condiciones establecidas en el Programa de Operación en términos de horario de despacho y cumplimiento del trazado definido, lo cual podrá ser corroborado a través del Índice de Cumplimiento de Frecuencia (ICF) establecido en el Anexo 6 del contrato de concesión.

Por otra parte, se reconocerá y pagará también el costo de peaje de aquellas expediciones no programadas que hayan sido solicitadas por el Ministerio, y que hubieren sido efectiva y oportunamente prestadas por el Concesionario de acuerdo a las condiciones establecidas por el Ministerio en la respectiva solicitud.

No se pagará por el uso de vías tarifadas en el caso de las expediciones no comerciales, salvo que el Ministerio hubiera instruido al Concesionario a utilizar dichas vías.

Las tarifas asociadas al uso de vías tarifcadas corresponderán a aquellas publicadas por el Ministerio de Obras Públicas o quien corresponda, para cada punto de cobro, día, hora y sentido de circulación.

ii) Pago por el uso de otra infraestructura concesionada

El Concesionario tendrá derecho a que los cobros que se devenguen por el uso que haga, en el marco del respectivo Programa de Operación, de la infraestructura entregada en concesión por el Ministerio de Obras Públicas y/o el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, distinta de las vías tarifcadas, sean pagados con recursos del Sistema.

Estos pagos se efectuarán directamente al titular de la concesión de infraestructura, por los montos que corresponda según el uso de dicha infraestructura y se realizarán con los recursos disponibles del Sistema, en las fechas que corresponda de acuerdo a lo previsto en el punto 5.4.2.4.

iii) Mecanismo de ajuste de ingresos (AIPK)

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

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

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

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

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

Donde:

q_i : Transacciones pagadas en la liquidación i .

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

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

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

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

cálculo.

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

Se determinarán las siguientes variables:

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

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

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

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

Donde:

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

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

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

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

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

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

A partir del segundo análisis (a realizarse en la liquidación N°49) se considerará que $\overline{IPK} = IPK^{1 a 24}$, donde $IPK^{1 a 24}$ es el IPK calculado para las primeras veinticuatro (24) liquidaciones. El valor de \overline{IPK} será revisado y eventualmente modificado en las instancias de revisión programadas, de acuerdo a lo establecido en el punto 5.5 de la presente Cláusula.

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

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

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

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

5.4.2 Del proceso de pago

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

5.4.2.1 Fechas de pago

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

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

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

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

5.4.2.2 Transacciones registradas en validadores de zonas pagas mixtas

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

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

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

5.4.2.3 Cálculo de los descuentos de la liquidación t

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

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

Respecto de los restantes descuentos que eventualmente puedan aplicarse de conformidad a lo previsto en el Anexo 6, es decir, aquellos que no se calculan mensualmente, el monto resultante será dividido en dos partes iguales a descontar en las dos liquidaciones del mes siguiente a aquel en que fueron notificados, utilizando el valor de la Unidad de Fomento del último día del mes en que se notificó.

5.4.2.4 Otros pagos

i) Pago por uso de vías tarifadas

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

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

ii) Pago por el uso de infraestructura concesionada

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

iii) Ajuste de ingresos (AIPK)

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

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

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

iv) Incentivo al buen desempeño operacional

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

v) Ajustes por reprocesamiento de liquidaciones anteriores

El Ministerio, de oficio o a petición del Concesionario, podrá, a partir de la actualización de la información disponible, efectuar los reprocesos y ajustes en los pagos que corresponda hacer efectivos en cada liquidación.

Los ajustes por reprocesamiento se pagarán en la liquidación siguiente a la fecha en que se genere el cálculo.

5.4.2.5 Revisión del monto de los pagos

El Concesionario podrá solicitar la revisión del cálculo del pago efectuado en cada liquidación. Con dicho fin, la Coordinación Transantiago definirá dentro de los dos (2) primeros meses de vigencia del contrato de concesión, uno o más procedimientos de revisión, los que sólo considerarán tres etapas: i) solicitud de revisión; ii) análisis de antecedentes y; iii) respuesta.

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

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

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

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

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

5.4.2.6 Prorrateo de pago en caso de recursos insuficientes

En caso que los recursos para pago disponibles del Sistema en la liquidación t (RD_t), una vez efectuada la conciliación a que tiene derecho Metro S.A., sean inferiores a los necesarios para efectuar la totalidad de los pagos correspondientes a los operadores de transporte del Sistema, se prorrateará el pago de una parte de éste en un determinado porcentaje (M_{it}), lo que se entenderá en adelante como Abono sobre los Recursos Disponibles.

Es decir, si X_{it} es el pago que debe efectuarse al operador de transporte i en la liquidación t (después de aplicados los descuentos correspondientes), entonces el porcentaje de pago al operador de transporte i en la liquidación t (M_{it}) se calculará de la siguiente forma:

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

Entonces, se define el Abono sobre los Recursos Disponibles AR_{it} , del operador de transporte i en la liquidación t como:

$$AR_{it} = M_{it} \cdot RD_t$$

La diferencia entre los ingresos a que tiene derecho el operador de transporte i en la liquidación t y su Abono sobre los Recursos Disponibles recibido en dicha liquidación t (AR_{it}) se denominará "deuda remanente". La deuda remanente será pagada debidamente reajustada por la variación que experimente el IPC entre la fecha de pago efectivo y aquella en que debió pagarse, utilizando el valor de la Unidad de Fomento de ambas fechas. Con todo, la deuda remanente se pagará al Concesionario en cuanto se disponga de los recursos para ello, mientras que el ajuste por IPC se enterará en la siguiente liquidación de pago.

5.4.2.7 Cesión de derechos

Si de conformidad a lo dispuesto en los artículos 1901 y siguientes del Código Civil, el Concesionario cedere y transfiriere a un tercero y éste aceptare y adquiriere para sí, la totalidad o parte de los derechos y acciones contemplados en esta Cláusula, el MTT dispondrá las medidas correspondientes para que los pagos se efectúen con arreglo a lo dispuesto en dicha cesión de derechos, desde que ésta sea debidamente notificada.

No obstante lo anterior, el MTT podrá objetar la cesión de uno o más derechos o acciones, dentro de los diez (10) días siguientes a que ésta le sea notificada, cuando falte claridad respecto de los cesionarios de los derechos respectivos o cuando se le impongan al MTT cargas o costos nuevos para cumplir con sus obligaciones de pago. La cesión será aceptada y producirá sus efectos una vez subsanados los reparos.

Aceptada la cesión de derechos, los pagos a que hubiere lugar en el marco de lo dispuesto en este contrato de concesión y sólo hasta la suma indicada en la cesión de derechos, serán efectuados al cesionario o a quien éste debidamente faculte o designe para cobrar y percibir dicho monto.

Con todo, el Concesionario requerirá la autorización previa del MTT en caso que la cesión represente más del 50% de los derechos y acciones contemplados en esta Cláusula.

5.4.2.8 Del pago al término del período de concesión

i) Ajuste de ingresos AIPK

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

- a. Si a la fecha de cálculo de *AIPK* restaren X liquidaciones para el fin del período de concesión, donde X es menor que veinticuatro (24), y el ajuste resultare a favor del Sistema, el Concesionario deberá restituir al Sistema el ajuste del ingreso en hasta $X-2$ cuotas quincenales iguales o decrecientes. Si el ajuste implica restituir recursos al Concesionario, esto se realizará de acuerdo a la metodología establecida en el punto 5.4.2.4 iii) del presente instrumento.

- b. Si a la fecha de cálculo de *AIPK* restaren X liquidaciones para el fin del período de concesión, donde X es menor que veinticuatro (24), el siguiente y último ajuste *AIPK* se realizará cuando resten dos (2) liquidaciones y abarcará el período entre dicha liquidación ($X-2$) y la del ajuste *AIPK* anterior. En caso que el ajuste resultare a favor del Sistema, el Concesionario deberá restituir el ajuste del ingreso al Sistema en una sola cuota a descontarse de la siguiente liquidación. En caso que el ajuste resultare a favor del Concesionario, la restitución de recursos se hará en una sola cuota a pagarse en la siguiente liquidación.

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

ii) Descuentos

Los descuentos que, de conformidad a lo dispuesto en el Anexo 6, se calculen para el último mes o fracción de mes de vigencia de la concesión, se aplicarán en una sola cuota en la última liquidación de la concesión. De no haber recursos suficientes para efectuar los correspondientes descuentos, el Concesionario dispondrá de treinta (30) días para pagar los descuentos adeudados. Vencido dicho plazo sin que el Concesionario proceda al pago, el Ministerio podrá ejecutar las Garantías de Fiel Cumplimiento del Contrato que obren en su poder.

5.5 RESTABLECIMIENTO DE LA ECUACIÓN CONTRACTUAL

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

5.5.1 Finalidad de las instancias de revisión

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

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

Las instancias de revisión considerarán los siguientes aspectos:

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

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

- 5.5.2.2 Cambios normativos que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.
- 5.5.2.3 Modificación de los estándares de calidad de los servicios que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.
- 5.5.2.4 Órdenes o disposiciones de la autoridad que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.
- 5.5.2.5 Modificación de uno o más de los factores que componen el indexador de precios a que se refiere el punto 5.4.1.6 de la Cláusula 5 del contrato de concesión.
- 5.5.2.6 Aumentos en la flota operativa base superiores a un 3% por sobre la capacidad (en plazas) de la flota operativa base establecida en la última revisión de *PPT*, siempre que la utilización de dicha flota adicional hubiere generado una disminución del *IPK* de la Unidad de Negocio.
- 5.5.2.7 Ampliación o incorporación de nuevas líneas de Metro u otros modos de transporte público, que modifiquen de forma importante la estructura de viajes de los usuarios del Sistema. Estos hechos se considerarán en las instancias de revisión cuando resten seis (6) meses o menos para su puesta en marcha.

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

Los aspectos revisados, en tanto se mantengan en el tiempo, se considerarán parte de la situación base en las siguientes instancias de revisión. Por tanto, un mismo hecho dará lugar a ajuste sólo en una oportunidad.

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

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

5.5.3 Oportunidad de las instancias de revisión

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

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

De producirse una situación que pudiere ameritar una revisión excepcional faltando seis (6) meses o menos para la siguiente revisión programada, la instancia de revisión excepcional será postergada hasta la siguiente revisión programada, con la excepción de (i) nuevos servicios complementarios requeridos por el Ministerio de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 1 punto 1.8 del contrato de concesión, caso en el cual no aplicará la postergación de la revisión antes señalada, y (ii) hechos o situaciones que por su gravedad, a juicio del Ministerio o acreditada por el Concesionario a satisfacción del Ministerio, no permitan postergar su revisión.

5.5.4 Procedimiento para llevar a cabo las instancias de revisión programadas

Las instancias de revisión programadas se llevarán a cabo conforme al siguiente procedimiento:

5.5.4.1 Preacuerdo de revisión

Sesenta (60) días antes de la fecha de revisión programada, el Concesionario deberá informar por escrito al Ministerio si hará uso de la instancia de revisión, en cuyo caso deberá fundamentar su solicitud y describir aquellos factores que a su juicio ameritan una revisión de las condiciones contractuales; o si por el contrario, decide mantener las condiciones vigentes del contrato de concesión.

Una vez recibida la comunicación del Concesionario, el Ministerio dispondrá de quince (15) días para pronunciarse conforme a las reglas que a continuación se establecen:

- a) Si el Concesionario ha manifestado que hará uso de la instancia de revisión, el Ministerio confirmará la fecha de inicio del proceso a que se refiere el punto 5.5.4.3. En dicha comunicación, además, el Ministerio enviará al Concesionario el formato estándar de presentación, así como un listado, descripción y fundamento de los temas que requerirá tener a la vista para el proceso de revisión, que hayan sido o no sugeridos por el Concesionario. Dichos temas deberán ser desarrollados por el Concesionario y abordados en la Presentación de Antecedentes a que se refiere el punto 5.5.4.2.
- b) Si el Concesionario informa que no hará uso de la instancia de revisión, el Ministerio podrá:
 - b.1) Determinar que la instancia de revisión programada no se realice, en cuyo caso se mantendrán las condiciones vigentes del contrato de concesión. La no realización de una instancia de revisión no altera la oportunidad en que deban realizarse las siguientes instancias de revisión programadas, de acuerdo a lo indicado en el punto 5.5.3.
 - b.2) Determinar que sí se requiere una revisión de las condiciones contractuales vigentes. En la comunicación correspondiente, el Ministerio deberá indicar,

además, la fecha de inicio del proceso de revisión a que se refiere el punto 5.5.4.3 y enviar al Concesionario un listado, descripción y fundamento de los temas que requerirá tener a la vista para el proceso de revisión. Dichos temas deberán ser desarrollados por el Concesionario y abordados en la Presentación de Antecedentes a que se refiere el punto 5.5.4.2.

5.5.4.2 Preparación del proceso

Quince (15) días antes de la fecha informada para la revisión programada, el Concesionario deberá enviar al Ministerio una Presentación de Antecedentes, consistente en un pre-informe con un análisis detallado del estado de las variables o supuestos sobre los cuales se basa su negocio y aquellos a los cuales requiere realizar modificaciones, y el desarrollo de los aspectos que serán sometidos a revisión.

El Concesionario deberá fundamentar por qué, a su juicio, estos aspectos ameritan realizar ajustes en las condiciones vigentes del contrato de concesión, y si correspondiere, acompañar una proyección del negocio en las condiciones vigentes al momento de la revisión, en términos de la demanda proyectada, los kilómetros a recorrer, el valor esperado del Índice de Pasajeros por Kilómetro (*IPK*), más el análisis detallado de ingresos y costos proyectados para lo que reste del período de concesión.

Asimismo, en dicho documento deberá también analizar los temas solicitados por el Ministerio, de acuerdo a lo indicado en el punto 5.5.4.1.

En caso que el Concesionario no realice la Presentación de Antecedentes referida en los párrafos precedentes, el Ministerio podrá llevar adelante el proceso de revisión con aquellos antecedentes que obren en su poder, sin perjuicio de su facultad de imponer las sanciones o descuentos que correspondan, y la facultad de solicitar antecedentes adicionales al Concesionario, de conformidad con el contrato de concesión y la normativa aplicable.

5.5.4.3 Proceso de revisión

El proceso de revisión se llevará a cabo en base al pre-informe contenido en la Presentación de Antecedentes descrita en el punto anterior, a través del cual las partes deberán consensuar el estado de las variables que constituirán los nuevos supuestos de base del negocio. Este proceso deberá desarrollarse en un plazo de treinta (30) días contados desde su fecha de inicio, pudiendo prorrogarse en treinta (30) días por una sola vez. Al término del período de revisión se generará un *Addendum* que deberá ser suscrito por las partes en un plazo máximo de cinco (5) días.

Las nuevas condiciones regirán desde la fecha de inicio del proceso de revisión a que se refiere el punto 5.5.4.1 a) y se ejecutarán a partir de la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que apruebe el *Addendum* suscrito por las partes.

5.5.5 Procedimiento para llevar a cabo las instancias de revisión excepcionales

5.5.5.1 Preacuerdo de revisión

El Ministerio o el Concesionario, según corresponda, comunicarán por escrito a la otra parte el requerimiento de revisión. En dicho acto entregará la descripción y análisis de los fundamentos que sustentan la solicitud y propondrá una fecha de inicio del proceso, la cual

no podrá ser en un plazo menor a los treinta (30) días contados desde la fecha de la solicitud.

Si el Ministerio requiere la revisión excepcional, el Concesionario deberá acceder obligatoriamente a llevar a cabo el proceso.

Si el Concesionario solicita la revisión excepcional, el Ministerio dispondrá de un plazo de quince (15) días contados desde la recepción de la comunicación señalada en el párrafo anterior, para:

a) Aprobar la solicitud.

En ese caso, el Ministerio confirmará la fecha de inicio del proceso de revisión excepcional o fijará una fecha posterior que no podrá exceder de catorce (14) días a la fecha propuesta por el Concesionario, y podrá solicitar al Concesionario que entregue mayores antecedentes para respaldar la solicitud; o

b) Rechazar la solicitud.

El Ministerio podrá, por razones fundadas, rechazar la solicitud de revisión excepcional por considerar que las situaciones acreditadas por el Concesionario pueden revisarse en la siguiente instancia programada, por no revestir carácter excepcional.

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

5.5.5.2 Proceso de revisión excepcional

El proceso de revisión se llevará a cabo de acuerdo a lo indicado en el punto 5.5.4.3 anterior.

5.5.6 Determinación del ajuste de PPT en caso de diferencias

En caso de existir dos propuestas diferentes de ajuste de precios que no sea posible concordar en los plazos señalados en el punto 5.5.4.3 anterior, el Ministerio requerirá la opinión o asesoría técnica del Panel de Expertos creado por la Ley N°20.378, conforme lo dispone el artículo 14 literal e) de la citada ley.

5.5.6.1 Procedimiento

El Ministerio, de oficio o a solicitud del Concesionario, requerirá al Panel de Expertos su opinión o asesoría técnica sobre cuál de las dos propuestas –la correspondiente al Ministerio o la del Concesionario– debiese acogerse, y los fundamentos de dicha opinión o asesoría técnica. Con dicho objeto, el Ministerio entregará al Panel de Expertos su propuesta así como la del Concesionario.

Conjuntamente con las propuestas, el Ministerio entregará al Panel de Expertos una nómina o listado de personas determinado de conformidad a lo dispuesto en el punto 5.5.6.2 siguiente, que el Panel de Expertos podrá considerar para el cumplimiento de sus funciones, en el evento que determine la necesidad de contratar asesorías conforme lo autoriza el artículo 19 de la Ley N°20.378.

Las partes acuerdan aceptar la opinión que el Panel de Expertos emita y, en consecuencia, aceptan someterse a ella.

5.5.6.2 Elaboración de la nómina a entregar al Panel de Expertos para su consideración

Las partes deberán acordar, a más tardar el 15 de julio de 2012, una nómina o listado de no más de seis (6) personas con experiencia profesional en los ámbitos de la economía, finanzas, transporte u otro que resulte pertinente.

Sin perjuicio de lo anterior, en cualquier momento las partes podrán acordar un nuevo listado o nómina de seis (6) personas, las que en todo caso deberán contar con la experiencia profesional antes señalada.

5.6 IMPUESTOS

Las partes convienen que los ingresos del Concesionario derivados de la prestación de los servicios de transporte incluyen el pago de los impuestos a que haya lugar, de modo que el Ministerio no reembolsará al Concesionario los impuestos que éste deba pagar de conformidad a la ley. Tampoco tendrá derecho el Ministerio a solicitar restitución alguna por los créditos o compensaciones tributarias que el Concesionario pueda recibir.

CLÁUSULA 6 DE LAS RELACIONES ENTRE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA Y EL MINISTERIO

6.1 DE LA DESIGNACIÓN DEL ADMINISTRADOR DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Dentro del plazo de diez (10) días hábiles contados desde la entrada en vigencia del contrato de concesión, el Ministerio nombrará un Administrador del Contrato. Del mismo modo, la resolución que nombre al Administrador del Contrato designará a un suplente, quien actuará como subrogante en caso de impedimento del titular, sin tener que acreditar por otro medio esta condición ante terceros.

6.2 DE LAS COMUNICACIONES Y LAS PERSONAS HABILITADAS

Toda notificación, solicitud, requerimiento o cualquier otra comunicación que se dé o haga en virtud del contrato de concesión a cualquiera de las partes, deberá ser por escrito.

Dicha notificación, comunicación, solicitud o requerimiento puede ser entregada por mano, transmitida por correo, correo electrónico, correo certificado, por servicio de mensajería, o fax, a la parte a la que se deba o pueda ser dada o hecha, en la dirección que para dicha parte se indica abajo o en cualquier otra dirección que dicha parte haya informado de acuerdo a las reglas precedentes, y se entenderá efectuada desde su recepción.

MTT: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Moneda 975, piso 4. Santiago.
Atención: Sr. Coordinador General de Transportes de Santiago
Copia: Administrador de Contrato
Teléfono: 56 (2) 428 3000

Concesionario: Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A.
Dirección: Abdón Cifuentes N°36, Santiago
Atención: Sr. Gerente General, Luis Barahona Moraga
Copia: Sr. Gerente de Finanzas, Miguel Gómez Videla
Teléfono: +56 (2) 411 95 00

CLÁUSULA 7 SUPERVISIÓN Y CONTROL

7.1 DEBER DE INFORMAR

Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 3.2 de la Cláusula 3 del presente contrato de concesión, el Concesionario deberá entregar al Administrador del Contrato la información que más adelante se indica, en la oportunidad y en los términos que para cada caso se establece:

- 7.1.1 Copia actualizada del Registro de Accionistas, dentro de los diez (10) primeros días de vigencia del contrato de concesión, así como dentro de los diez (10) días siguientes de haber ocurrido cualquier cambio en dicho registro.
- 7.1.2 En un plazo no superior a diez (10) días contados desde la fecha de ocurrencia de los siguientes hechos:
 - 7.1.2.1 Modificación de los estatutos de la Sociedad Concesionaria.
 - 7.1.2.2 Todo acto jurídico y/o contrato que modifique la administración de la Sociedad Concesionaria.
- 7.1.3 Información financiera semestral de la Sociedad Concesionaria presentada en el formato FECU exigido por la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS). Esta información deberá incluir el balance general, estado de resultados, estado de flujo efectivo y las notas explicativas a los estados financieros y ser entregado dentro de los sesenta (60) días siguientes al cierre del mes de diciembre y junio de cada año. En las notas de dichos estados se deberán señalar los ingresos de explotación, identificando las fuentes de estos ingresos, y los costos de explotación, identificando y detallando sus principales partidas. La información del cierre del año deberá ser acompañada de un informe de los auditores externos de la Sociedad Concesionaria a que se hace mención en el punto 7.2 de esta Cláusula.
- 7.1.4 Informar al Ministerio de todo hecho esencial que afecte a la Sociedad Concesionaria y de toda otra información que una sociedad informante deba entregar a la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS), dentro del mismo plazo en que deba informársele a la SVS, de conformidad con la Norma de Carácter General N°284 de 2010.
- 7.1.5 Reporte mensual de toda obligación comercial con terceros que se mantenga impaga por más de sesenta (60) días contados desde su vencimiento o supuesto vencimiento, con indicación del monto, terceros afectados (acreedores, garantes, codeudores, etc.), causa, motivos de la mora, descripción de la impugnación al cobro o demanda, según corresponda, y aquella información que sea razonable entregarle al Ministerio para el debido entendimiento de la situación, así como de toda demanda o cobro, judicial o extrajudicial, iniciado por terceros en contra de la Sociedad Concesionaria por obligaciones impagas de cualquier índole. El reporte deberá entregarse dentro de los quince (15) primeros días de cada mes y referirse a los hechos del mes inmediatamente precedente.

- 7.1.6 Informe trimestral de indicadores de gestión financiera, al 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre. Este informe deberá dar cuenta del flujo de caja del Concesionario, identificando las fuentes de entradas y salidas de recursos, e incluir un análisis de al menos los ratios económico-financieros de endeudamiento, liquidez, rentabilidad y resultados de la explotación sobre resultados fuera de la explotación. Estos informes deberán ser entregados dentro de los treinta (30) días siguientes al término del trimestre.
- 7.1.7 Informe anual de los subcontratos o proveedores asociados a las principales partidas relacionadas con la operación de los servicios (buses, combustible, mantención, personal de conducción), indicando nombre y RUT del subcontratado o proveedor, e informando si la relación contractual se mantendrá durante el año siguiente. Este informe debe entregarse dentro de los primeros quince (15) días del mes de enero de cada año.
- 7.1.8 Informe trimestral, al 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre, sobre personal de conducción, indicando el número de conductores contratados y subcontratados. Adicionalmente se deberá reportar el número de sindicatos, indicando la cantidad de personal de conducción y administrativo afiliado, y las fechas de la última y próxima negociación. Estos informes deberán ser entregados dentro de los treinta (30) días siguientes al término del trimestre.
- 7.1.9 Declaración jurada mensual del representante legal de la Sociedad Concesionaria, sobre el cumplimiento de la obligación de pago de las remuneraciones y cotizaciones previsionales y de salud de sus trabajadores, y el pago de las primas de seguro del personal de conducción, conforme al formato dispuesto en el Anexo 9, adjuntando el correspondiente Certificado de Antecedentes Laborales y Previsionales emitido por la Dirección del Trabajo. Estos antecedentes deberán ser entregados dentro de los primeros quince (15) días del mes siguiente al período informado.
- 7.1.10 Informe mensual de subcontratación de servicios de transporte, indicando nombre y RUT del subcontratado, además de la identificación del servicio objeto del subcontrato. Este informe deberá ser entregado dentro de los primeros quince (15) días del mes siguiente al período informado.
- 7.1.11 Informe mensual del estado de las revisiones técnicas, indicando para cada bus de la flota su placa patente única, número de certificado, fecha de la revisión vigente y fecha de la próxima revisión.
- 7.1.12 Información mensual de reclamos presentados por usuarios al Concesionario, identificando el usuario y contenido del reclamo, la fecha, la respuesta dada por el Concesionario y las medidas adoptadas si fuera el caso. Este informe deberá ser entregado dentro de los primeros quince (15) días del mes siguiente al período informado.

Toda la información que se deba entregar al Administrador del Contrato será proporcionada en medios electrónicos, tales como, discos compactos, *pendrives*, archivos magnéticos, salvo que expresamente se solicite en otro formato o que atendida la naturaleza de la solicitud deba ser entregada en papel.

El MTT, a través del Administrador del Contrato, podrá solicitar la complementación y/o aclaración de la información entregada por el Concesionario. Del mismo modo, podrá liberar al Concesionario de la entrega de alguna de la información solicitada en esta Cláusula, de estimarse que no se requiere por razones fundadas, lo cual le será notificado al Concesionario con la debida antelación.

7

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

7.2 AUDITORÍA EXTERNA

El Concesionario deberá contratar, a su costo, una empresa auditora de reconocido prestigio para la revisión de sus estados financieros, la cual deberá encontrarse inscrita en el registro de la Superintendencia de Valores y Seguros. La empresa auditora deberá poder acreditar una experiencia mínima de tres (3) años como auditores externos de a lo menos una sociedad sujeta a la fiscalización de dicha Superintendencia.

En un plazo no superior a treinta (30) días contados desde la fecha en que entre en vigencia el contrato de concesión, el Concesionario deberá informar al Administrador del Contrato los nombres de los auditores externos de dicha sociedad, y entregar una copia legalizada del certificado de que éstos se encuentran inscritos en el registro de la Superintendencia de Valores y Seguros.

La obligación contenida en este apartado regirá por toda la vigencia del presente contrato de concesión y cualquier cambio respecto de la empresa que efectúe dichas funciones deberá ser informada al MTT con al menos treinta (30) días de anticipación, el cual podrá vetar la decisión si la empresa contratada no cumple con los requisitos antes expuestos.

Será obligación del Concesionario exigir a la empresa auditora que proporcione al MTT copia de los informes finales o dictámenes de las auditorías en las mismas fechas de entrega al Concesionario.

7.3 MECANISMOS DE SUPERVISIÓN

El Ministerio, directamente o a través de la Coordinación Transantiago, podrá supervisar, verificar y/o fiscalizar las actividades del Concesionario relacionadas con la ejecución del contrato de concesión, a través de cualquiera de los mecanismos descritos a continuación.

7.3.1 **Observadores.** El MTT, mediante observadores designados de su personal o terceros contratados al efecto, podrá efectuar análisis y diagnósticos financieros, operativos y/o técnicos, y supervisar las distintas obligaciones que corresponden al Concesionario. A partir de los resultados de dichas actividades y las recomendaciones realizadas por el o los observadores, la Coordinación Transantiago podrá solicitar al Concesionario la elaboración y ejecución de planes de acción destinados a subsanar o introducir mejoras en sus procedimientos internos y de operación. El Administrador del Contrato hará el seguimiento de la aplicación de dichos planes de acción y de sus resultados.

7.3.2 **Inspectores Fiscales.** El MTT a través de sus inspectores, así como de funcionarios municipales y Carabineros de Chile en los casos en que corresponda, fiscalizará el cumplimiento de las disposiciones y exigencias contenidas en este contrato de concesión, así como las demás que les encomienden las leyes.

7.3.3 **Sistemas tecnológicos de control de la operación.** El MTT, a través de la Coordinación Transantiago, cuenta con sistemas tecnológicos de información y de control que permiten obtener información en línea sobre la operación de los vehículos del Concesionario y la prestación de los servicios programados. La información entregada por estos sistemas se considerará un medio de prueba válido para los efectos de la fiscalización y el control de la operación del Concesionario.

7.3.4 **Participación ciudadana.** El MTT, a través de su Secretaría Regional Ministerial Metropolitana, la Oficina de Información, Reclamos y Sugerencias (OIRS) y/o la

Coordinación Transantiago, implementará los medios para canalizar las inquietudes y denuncias que reciba de los usuarios, transmitir las al Concesionario y realizar un seguimiento de la gestión de soluciones y respuestas en plazos mutuamente acordados.

- 7.3.5 **Encuestas a usuarios.** El MTT podrá contratar la realización de encuestas a los usuarios del Sistema. Los resultados de dichas encuestas servirán, entre otras cosas, para la determinación de eventuales incentivos al buen desempeño de los operadores de transporte a que hubiere lugar conforme lo establecido en la Cláusula 5.
- 7.3.6 **Otros.** Cualquier otro mecanismo o procedimiento establecido por el Ministerio y que resulte idóneo para controlar la ejecución del contrato de concesión.

7.4 APLICACIÓN DE SANCIONES

El incumplimiento de las obligaciones descritas en este contrato de concesión podrá dar lugar a las sanciones previstas en el Anexo 7, conforme al procedimiento ahí contenido, sin perjuicio de la aplicación supletoria de la Ley N°19.880 y de la aplicación de otras sanciones que sean procedentes de acuerdo a la normativa vigente.

Las sanciones establecidas en el Anexo 7 serán aplicables al Concesionario, aun cuando la falta sea imputable personalmente a la acción u omisión de un conductor o personal del servicio o dueño del vehículo o subcontratado. Por lo tanto, el Concesionario será responsable directo y en forma indelegable de todos los aspectos que involucra el buen servicio a que se obliga por medio del contrato de concesión, y de los incumplimientos en que eventualmente se incurra en la prestación del servicio.

CLÁUSULA 8 TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

8.1 CAUSALES DE TÉRMINO ANTICIPADO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

El presente contrato de concesión terminará de manera ordinaria por el vencimiento del plazo de la concesión establecida en el punto 1.9 de la Cláusula 1 del contrato de concesión, y de manera anticipada podrá terminar por cualquiera de las siguientes causales:

- 8.1.1 Mutuo Acuerdo. En caso de término del contrato de concesión de común acuerdo, siempre que no exista una causal de caducidad, el Concesionario estará obligado a mantener la prestación del servicio por un periodo no inferior a seis (6) meses desde la fecha en que la resolución que le pone término esté totalmente tramitada, o por el lapso menor que determine el Ministerio en caso de tener asegurada la continuidad de los servicios. En todo caso, el acuerdo suscrito deberá hacer referencia expresa a la situación laboral y a las obligaciones de seguridad social de los trabajadores, devengadas hasta el último día del mes anterior al acuerdo. En caso de deudas pendientes el Concesionario será directamente responsable, y el monto adeudado deberá ser descontado de toda suma que por este concepto perciba desde el Estado. No podrá haber mutuo acuerdo sino hasta que estén pagadas las cotizaciones previsionales.
- 8.1.2 Caducidad determinada por el Ministerio de conformidad con lo dispuesto en el Anexo 7 del presente contrato de concesión.
- 8.1.3 Quiebra o insolvencia del Concesionario, declarada por sentencia ejecutoriada del Tribunal competente.

8.1.4 Incumplimiento grave y reiterado del Concesionario de las normas laborales y de seguridad social con sus trabajadores. Para estos efectos se entenderán como vulneraciones de este tipo:

8.1.4.1 Los atrasos u omisiones en el pago de remuneraciones que excedan de tres (3) períodos mensuales, según lo determine la Dirección del Trabajo o los Tribunales de Justicia competentes mediante la correspondiente multa o sentencia judicial ejecutoriada.

8.1.4.2 Los atrasos u omisiones en el pago de cotizaciones previsionales o de salud que excedan de tres (3) períodos mensuales, según lo determine la Dirección del Trabajo o los Tribunales de Justicia competentes mediante la correspondiente multa o sentencia judicial ejecutoriada.

8.1.4.3 La existencia de cinco (5) o más sentencias judiciales condenatorias ejecutoriadas en cada una de las siguientes materias, esto es:

- a) Cinco (5) o más sentencias ejecutoriadas dentro de un año calendario por infracciones a los Derechos Fundamentales del Trabajador.
- b) Cinco (5) o más sentencias ejecutoriadas dentro de un año calendario por infracciones a las normas sobre jornada de trabajo, remuneraciones, cotizaciones y feriados.
- c) Cinco (5) o más sentencias ejecutoriadas dentro de un año calendario por vulneraciones a las normas sobre protección a la maternidad.
- d) Cinco (5) o más sentencias ejecutoriadas dentro de un año calendario por prácticas antisindicales o infracciones a las normas sobre libertad sindical.

Para efectos de lo dispuesto en este numeral se considerarán sólo aquellos juicios y procedimientos iniciados a raíz de hechos o conductas ocurridas desde la vigencia del contrato de concesión.

8.1.5 Decreto Supremo fundado en el interés público, expedido a través del Ministerio en los términos previstos en el artículo 3° *septies* de la Ley N°18.696. La indemnización respectiva se determinará conforme al procedimiento establecido en el artículo primero transitorio de la Ley N°20.504.

8.1.6 Cambio de Control. En caso de cambio de la propiedad accionaria del Concesionario realizada durante la vigencia de la concesión que implique, por sí o en combinación con una o más enajenaciones anteriores, un cambio de controlador, entendido en los términos dispuestos en el artículo 97 de la Ley N°18.045, sin la autorización del Ministerio, en cuyo caso el MTT podrá también cobrar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.

El MTT autorizará o denegará la transferencia de acciones que impliquen un cambio de control por resolución fundada en el plazo de treinta (30) días contados desde el ingreso de la respectiva solicitud. La presente prohibición de enajenación de acciones será inscrita en el registro de accionistas de la Sociedad Concesionaria de conformidad con el artículo 23 de la Ley N°18.046, de sociedades anónimas.

8.1.7 Disminución del Capital Social sin autorización previa del MTT, en cuyo caso el MTT podrá también cobrar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión. El MTT

autorizará o denegará la disminución de capital por resolución fundada en el plazo de treinta (30) días contados desde el ingreso de la respectiva solicitud.

- 8.1.8 Empresas Relacionadas. En caso que la Concesionaria (i) esté coligada con otro u otros concesionarios de uso de vías de la ciudad de Santiago (coligantes), (ii) sea filial o matriz de otro u otros concesionarios de uso de vías de la ciudad de Santiago, (iii) pertenezca a un grupo empresarial o se encuentre relacionada con otro u otros concesionarios de uso de vías, en los términos previstos en las Leyes N°18.045 y N°18.046, cuando la suma de las flotas operativas base y de reserva y las correspondientes plazas registradas a favor de las sociedades coligadas, filiales, o relacionadas entre sí supere el 50% del total de la flota operativa base y de reserva y las correspondientes plazas del Sistema, sin autorización previa del MTT. El MTT autorizará o denegará la autorización para mantener la relación por resolución fundada en el plazo de treinta (30) días contados desde el ingreso de la respectiva solicitud. En caso que no responda en dicho plazo, la relación se entenderá autorizada.
- 8.1.9 Límites a la participación de mercado. Si la Sociedad Concesionaria dispone un aumento de la flota operativa base y/o de reserva que implique vulnerar las limitaciones expuestas en la Cláusula 3 punto 3.1.4 del contrato de concesión.
- 8.1.10 Haber sido condenada la Sociedad Concesionaria por sentencia ejecutoriada a alguna de las penas establecidas en el artículo 8° de la Ley N°20.393 que establece la Responsabilidad Penal de las Personas Jurídicas en los Delitos de Lavado de Activos, Financiamiento del Terrorismo y Delitos de Cohecho.
- 8.1.11 Haber sido condenado por sentencia ejecutoriada uno o más de los directores, gerentes, subgerentes, ejecutivos principales, y/o los que hagan de sus veces, de la Sociedad Concesionaria, durante la vigencia del contrato de concesión, por delitos de enriquecimiento por defraudación en perjuicio del Sistema, del Fisco de Chile, y/o del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. A modo ejemplar y en ningún caso taxativo, se entenderán por delitos de enriquecimiento por defraudación, aquellos previstos en los artículos 467 a 473 del Código Penal.

El Concesionario no podrá dar término unilateral al contrato de concesión, excepto en los siguientes casos:

- 8.1.12 Que, por un lapso continuo de seis (6) meses, el Concesionario no hubiere recibido íntegramente los ingresos a que se refiere el punto 5.4.1 de la Cláusula 5; y/o
- 8.1.13 Que la acumulación de saldos adeudados alcance un valor equivalente a los ingresos correspondientes a un (1) mes de operación de su unidad de negocio, según el promedio de los seis (6) meses anteriores a la fecha de presentación de la solicitud.

Una vez recibida la solicitud correspondiente, el Ministerio tendrá un plazo de sesenta (60) días para pronunciarse sobre ella. Sólo podrá rechazar la solicitud si no se verifica la existencia de la o las causales invocadas.

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

8.2 CONTINUIDAD DE LOS SERVICIOS EN CASO DE EXTINCIÓN

En caso de verificarse el término anticipado de la concesión conforme a lo previsto en el punto 8.1

del presente contrato de concesión, la Sociedad Concesionaria estará obligada a prestar los servicios comprendidos en el último Programa de Operación aprobado, en los términos y durante el lapso prudencial que señale el Ministerio, contados desde la fecha en que queda firme el acto administrativo que dispone el término anticipado. Se requerirá la aceptación del Concesionario si este plazo excediere los doce (12) meses.

Durante este período el Concesionario tendrá derecho a percibir los ingresos que correspondan por la prestación de los servicios, en los términos y condiciones establecidos en la Cláusula 5 del contrato de concesión, descontados los montos que correspondan por concepto de aplicación de multas, si las hubiere.

8.3 DESIGNACIÓN DE ADMINISTRADOR INTERINO

En caso que el Ministerio formule cargos para aplicar la caducidad del Contrato de conformidad con el Anexo 7, o disponga el término anticipado del contrato de concesión por alguna de las restantes causales previstas en el punto 8.1 de la presente Cláusula 8, en razón del interés público y para asegurar la continuidad del servicio con los niveles de calidad exigidos de conformidad con el presente contrato de concesión, mientras dure el procedimiento iniciado con dicha formulación de cargos o durante el plazo a que se refiere el punto 8.2 de la presente Cláusula 8, el Ministerio podrá, mediante resolución fundada, ordenar la designación de un Administrador Interino de la Sociedad Concesionaria. La designación del Administrador Interino podrá efectuarse desde que se encuentre notificada la formulación de cargos referida precedentemente o el Ministerio verifique el término anticipado del contrato de concesión.

El Administrador Interino será designado de común acuerdo entre las partes. Si no fuere posible llegar a acuerdo entre las partes dentro del plazo de cinco (5) días desde que se notifique la formulación de cargos referida en el párrafo precedente o el Ministerio verifique el término anticipado del contrato de concesión, el Administrador Interino será designado por el Ministerio a partir de una lista de seis (6) nombres que las partes deberán consensuar antes del día 15 de julio de 2012. La interposición de recursos administrativos y jurisdiccionales en contra de la resolución que formula cargos, de aquella que declara la caducidad del contrato de concesión, la resolución que dispone el término anticipado del contrato de concesión, o la designación del Administrador Interino, según corresponda, no suspenderá la designación de éste último.

El Administrador Interino podrá ser removido en cualquier momento, por acuerdo de las partes o a solicitud del Ministerio. En tal caso, el nuevo Administrador Interino deberá ser nombrado conjuntamente por las partes, sin perjuicio de la facultad del Ministerio de designar al reemplazante unilateralmente de conformidad con el párrafo anterior, si no se ha llegado a acuerdo dentro del quinto (5°) día de acordarse o solicitarse su reemplazo.

El acto de designación del Administrador Interino se hará mediante escritura pública otorgada por las partes, la que deberá ser posteriormente aprobada por el Ministerio a través del correspondiente acto administrativo. Para el caso que el Concesionario no concurra al otorgamiento de la escritura pública de designación, lo que no será necesario acreditar ante terceros, el Ministerio por este acto queda facultado para otorgar la escritura de designación de Administrador Interino en representación de ambas partes, lo que será plenamente oponible a la Sociedad Concesionaria y frente a terceros.

El acto de designación del Administrador Interino es una delegación de las facultades que el Directorio de la Sociedad Concesionaria hace a través de sus representantes debidamente facultados al efecto, de conformidad con el artículo 40 de la Ley N°18.046 sobre sociedades anónimas. En virtud de dicha delegación, el Administrador Interino tendrá todas las facultades administrativas

correspondientes al giro ordinario de la Sociedad, así como para representar a la Sociedad Concesionaria en todos los actos que sean necesarios para velar por la continuidad de los servicios y cumplir con sus obligaciones establecidas bajo el presente contrato de concesión. En la escritura de designación del Administrador Interino deberán detallarse las facultades, lo que en ningún caso se entenderá como limitación a las facultades descritas precedentemente.

La designación del Administrador Interino no implicará revocación de los poderes ya otorgados por la Sociedad Concesionaria, por lo que no afectará el derecho y responsabilidad de los representantes de la Sociedad Concesionaria para administrar sus bienes y cumplir con las obligaciones establecidas en el punto 8.2 anterior. No obstante, la Sociedad Concesionaria deberá velar porque se lleven adelante las instrucciones que pudiesen ser dictadas por el Administrador Interino para el cumplimiento de las obligaciones emanadas del Contrato de Concesión, no entorpecer la ejecución de aquellos actos realizados por el Administrador Interino en representación de la Sociedad Concesionaria y, salvo en cuanto sean autorizados por el Administrador Interino, abstenerse de efectuar actos que tenga efectos frente a terceros y que no busquen cumplir con las obligaciones del Contrato de Concesión o se encuentren fuera del giro ordinario de la Sociedad Concesionaria. En la medida que no se afecte el cumplimiento de las obligaciones de la Sociedad Concesionaria bajo el Contrato de Concesión, el Administrador Interino se abstendrá de llevar adelante actos que arriesguen un incumplimiento de las obligaciones de la Sociedad Concesionaria frente a terceros, incluyendo (a título meramente ilustrativo) la variación del uso y destino de fondos y otros bienes respecto de los que se hayan constituido derechos en favor de terceros.

El nombramiento del Administrador Interino se mantendrá vigente hasta que se designe a un administrador provisional de conformidad con la Ley N°18.696 o el Ministerio otorgue a un nuevo operador de transporte el derecho de usar las vías de la ciudad de Santiago otorgado en la Cláusula 1 punto 1.2 del contrato de concesión. La terminación de la designación del Administrador Interino se anotará al margen de su escritura de designación.

La remuneración del Administrador Interino será pagada con cargo a los ingresos del Concesionario y fijada por el Ministerio, y no podrá exceder el 50% de la remuneración promedio que hubiere percibido el gerente general de la Sociedad Concesionaria durante los doce (12) meses anteriores a la designación de dicho administrador.

CLÁUSULA 9 GARANTÍAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

9.1 GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Con el objeto de caucionar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones referidas a la explotación de los servicios objeto de este contrato de concesión, el Concesionario deberá entregar la garantía regulada a continuación.

9.1.1 Características de la garantía

Antes de la puesta en marcha de los servicios y previa conformidad del Ministerio, el Concesionario entregará Boletas de Garantía Bancarias pagaderas a la vista, tomadas por el Concesionario, y emitidas en Santiago de Chile por un Banco con sucursal en Santiago de Chile, o Póliza de Garantía de ejecución inmediata, sin liquidador, extendida a nombre de la Subsecretaría de Transportes, por un monto total de 45.000 UF (cuarenta y cinco mil Unidades de Fomento).

La glosa de la Garantía antes referida será: "Para Garantizar el Cumplimiento del Contrato de Concesión para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses de la Unidad de Negocio N°7".

Si el Concesionario opta por hacer entrega de una Póliza de Garantía de ejecución inmediata, sin liquidador, deberá conjuntamente acreditar el pago de la totalidad de la prima correspondiente al período de vigencia de la póliza.

Esta garantía deberá entregarse parcializada. Para estos efectos se deberá considerar a lo menos el desglose que se indica en la Tabla 3.

Tabla 3
Desglose de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión

Monto de la boleta	N° de boletas	Total garantizado
10.000 UF	1	10.000 UF
5.000 UF	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 mínima de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión será de doce (12) meses a partir de la fecha de inicio del contrato de concesión.

9.1.2 Renovación de la Garantía

9.1.2.1 Por vencimiento

La Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión deberá renovarse con una anticipación de treinta (30) días a su vencimiento y deberá satisfacer las exigencias señaladas en el punto 9.1.1 respecto de la vigencia, monto, glosa, beneficiario, emisor, número de boletas en caso de haberse optado por este tipo de garantía, y acreditarse el pago de la prima completa en caso de tratarse de una póliza.

La Garantía de Fiel Cumplimiento para el último año de vigencia del contrato de concesión, incluyendo su extensión si procediere, deberá tener una vigencia mínima de veinticuatro (24) meses, de forma tal que la vigencia de la garantía supere en al menos doce (12) meses a la fecha de término del contrato de concesión.

En caso de no renovarse la garantía en la oportunidad prevista, el MTT podrá hacer efectivos los instrumentos de garantía que obren en su poder.

9.1.2.2 Por cobro

En caso de cobro total o parcial de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá entregar al MTT, dentro de los diez (10) días siguientes, una nueva garantía por el mismo monto y términos que restituya la anterior. Entregadas al MTT las garantías referidas en esta Cláusula, éste instruirá al Banco o entidades emisoras de las mismas para que, en caso de su cobro y ejecución y previa comunicación del MTT, mantenga y custodie los respectivos fondos hasta que el MTT ordene su transferencia.

9.1.3 Ejecución de la Garantía

El no cumplimiento íntegro de la obligación de reemplazo o renovación de la Garantía de Fiel Cumplimiento, según corresponda, constituirá un incumplimiento del contrato de concesión y, en consecuencia, podrá dar lugar al cobro inmediato de la o las Boleta(s) de Garantía o Póliza(s) que obren en poder del Ministerio, así como a la caducidad del contrato de concesión, según lo previsto en el Anexo 7 del mismo.

Asimismo, la garantía podrá hacerse efectiva en caso que el Concesionario no pague las multas ejecutoriadas de conformidad al contrato de concesión y/o cuando se hubiere dispuesto la caducidad de la concesión.

En todo caso, esta garantía constituye una evaluación anticipada de los perjuicios que sufre el Estado como consecuencia del incumplimiento del contrato de concesión por parte del Concesionario. La garantía deberá pagarse con el sólo mérito de un certificado que al efecto otorgue el Subsecretario de Transportes, en el sentido de que el Concesionario se ha puesto en situación de hacerla efectiva, lo que deberá señalarse en dicho documento.

9.2 GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES LABORALES

Cuando la Dirección del Trabajo, las Instituciones Previsionales, los Tribunales de Justicia u otro organismo competente determinen, mediante el respectivo documento, que existe incumplimiento de la obligación de pago de una o más remuneraciones o cotizaciones laborales, previsionales y de salud, que correspondan a los trabajadores del Concesionario por aplicación de lo pactado en sus respectivos contratos individuales de trabajo, el Ministerio podrá ejecutar la garantía regulada a continuación.

9.2.1 Características de la Garantía

Antes de la puesta en marcha de los servicios y previa conformidad del Ministerio, el Concesionario entregará una garantía de cumplimiento de obligaciones laborales por un monto total de 4.500 UF (cuatro mil quinientas Unidades de Fomento).

Al menos la cantidad de 1.500 UF (mil quinientas Unidades de Fomento) deberán ser garantizadas mediante la entrega de Boletas de Garantía Bancarias pagaderas a la vista, tomadas por el Concesionario, y emitidas en Santiago de Chile por un Banco con sucursal en Santiago de Chile, en tanto la suma restante para completar el total de la garantía señalada en el párrafo anterior podrá constituirse a través de Boletas de Garantía Bancarias pagaderas a la vista, tomadas por el Concesionario, y emitidas en Santiago de Chile por un Banco con sucursal en Santiago de Chile, o Póliza de Garantía de ejecución inmediata, sin liquidador.

Las Boletas de Garantía y/o Pólizas deberán ser extendidas a nombre de la Subsecretaría de Transportes, por el monto que corresponda, con la glosa: *"Para Garantizar el Cumplimiento de las Obligaciones Laborales y de Seguridad Social derivadas del Contrato de Concesión para la Prestación*

de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses de la Unidad de Negocio N°7".

Si el Concesionario opta por hacer entrega de Póliza de Garantía de ejecución inmediata, sin liquidador, deberá conjuntamente acreditar el pago de la totalidad de la prima correspondiente al período de vigencia de la póliza.

La vigencia mínima de la Garantía de Cumplimiento de las Obligaciones Laborales será de doce (12) meses a partir de la fecha de inicio del contrato de concesión.

9.2.2 Renovación de la Garantía

9.2.2.1 Por vencimiento

La garantía deberá renovarse con una anticipación de treinta (30) días a su vencimiento y deberá satisfacer las exigencias señaladas en el punto 9.2.1 respecto de la vigencia, monto, glosa, beneficiario, emisor, número de boletas en caso de haberse optado por este tipo de garantía, y acreditarse el pago de la prima completa en caso de tratarse de una póliza.

La Garantía de Cumplimiento de las Obligaciones Laborales para el último año de la vigencia del contrato de concesión, incluyendo su extensión si procediere, deberá tener una vigencia mínima de veinticuatro (24) meses, de forma tal que la vigencia de la garantía supere en doce (12) meses a la fecha de término del contrato de concesión.

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

9.2.2.2 Por cobro

En caso de cobro total o parcial de la Garantía de Cumplimiento de Obligaciones Laborales y de Seguridad Social, el Concesionario deberá entregar al MTT, dentro de los diez (10) días siguientes, una nueva boleta por el mismo monto y términos que restituya la anterior. Entregadas al MTT las boletas referidas en esta Cláusula, éste instruirá al Banco o entidades emisoras de las mismas para que, en caso de su cobro y ejecución y previa comunicación del MTT, mantenga y custodie los respectivos fondos hasta que el MTT ordene su transferencia.

9.2.3 Ejecución de la Garantía

El no cumplimiento íntegro de la obligación de renovación establecida en los puntos anteriores constituirá un incumplimiento del contrato de concesión y, en consecuencia, podrá dar lugar al cobro de la o las Boleta(s) o Póliza(s) de Garantía que obren en poder del Ministerio, así como a la caducidad del contrato de concesión, según lo previsto en la Cláusula 8 del contrato de concesión.

En caso de verificarse el incumplimiento de la obligación de pago de las remuneraciones o cotizaciones laborales, previsionales y de salud, según lo determine la Dirección del Trabajo, las Instituciones Previsionales o los Tribunales de Justicia competentes mediante la correspondiente multa o sentencia judicial ejecutoriada, que correspondan a los trabajadores del Concesionario por aplicación de lo pactado en sus respectivos contratos individuales de trabajo, y previo a la ejecución de la garantía, el Ministerio requerirá al Concesionario el pago de la(s) remuneración(es) y/o cotización(es) impaga(s) dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a su notificación. Trascurrido dicho plazo sin que éste haya acreditado el pago antes referido, el Ministerio podrá ejecutar el cobro de la(s) boleta(s).

CLÁUSULA 10 DISPOSICIONES VARIAS

10.1 MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN SOLICITADAS POR EL CONCESIONARIO

Sin perjuicio de las modificaciones al contrato de concesión que requiera el Ministerio, aquellas modificaciones que fueren solicitadas por el Concesionario se revisarán en la instancia de revisión programada más próxima de acuerdo a lo previsto en el punto 5.5 de la Cláusula 5 del contrato de concesión.

10.2 RESPONSABILIDAD FRENTE A TERCEROS

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

El Ministerio y la Coordinación Transantiago no serán responsables frente a terceros por las obligaciones que asumiere o debiere asumir el Concesionario con aquéllos, ni por los daños que cause este último, directa o indirectamente en el desarrollo de su gestión, ni de sus empleados, agentes, representantes, contratistas o subcontratistas, y bienes.

Del mismo modo, será obligación del Concesionario mantener indemne al Ministerio de cualquier gasto o indemnización que éste deba asumir por un hecho u omisión del Concesionario.

10.3 SUFICIENCIA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Este contrato de concesión constituye el acuerdo completo entre las partes con respecto a las materias aquí referidas, y deja sin efecto cualquier otro acuerdo anterior y/o entendimiento previo o negociación, escrito u oral, entre las partes con respecto a las materias reguladas en este contrato de concesión.

Ninguna representación, suposición, promesa, entendimiento, condición o garantía que no sea establecida en este contrato de concesión, ha sido hecha o puede servir de base para la interpretación de cualquiera de las partes de este contrato de concesión.

10.4 REFRENDACIÓN

De conformidad a lo dispuesto en la normativa vigente, el contrato de concesión es *ad Referéndum*, y como tal, su validez se encuentra sujeta a la aprobación de la autoridad competente y a la completa tramitación del acto administrativo respectivo.

10.5 CONTRATISTA INDEPENDIENTE

El Concesionario es un prestador independiente y no se considerará un empleado, agente o representante del Ministerio o de la Subsecretaría de Transportes. En consecuencia, todo su personal tendrá relación laboral única y exclusivamente con la Sociedad Concesionaria, sin que por la contratación a que se refiere el presente documento se genere vinculación alguna ni presente ni futura con el Ministerio, la Subsecretaría de Transportes o la Coordinación Transantiago.

10.6 DOMICILIO Y COMPETENCIA

Las partes fijan su domicilio en la comuna y ciudad de Santiago, y se someten a la jurisdicción y competencia de los Tribunales Ordinarios de Santiago, sin perjuicio de los recursos que procedan de acuerdo al presente contrato de concesión y la normativa aplicable, y de las facultades de la Contraloría General de la República para su fiscalización.

10.7 FINIQUITO

Las partes vienen en otorgarse el más amplio, completo y total finiquito, y declaran que nada se adeudan por concepto de los servicios prestados en virtud del perímetro de exclusión dispuesto por las Resoluciones Exentas N°2985, N°2986, N°3846 y N°3847, todas de 2011, del Ministerio, en adelante, "Perímetro de Exclusión"; con expresa reserva de las etapas de viaje con derecho a pago registradas en los validadores del medio de acceso y de los reembolsos por el uso de vías concesionadas que correspondan de conformidad al Perímetro de Exclusión y que no haya sido pagado a la empresa a la fecha de la total tramitación de este acto jurídico.

En consecuencia, la Sociedad Concesionaria declara que nada se le adeuda por los servicios prestados en el marco del Perímetro de Exclusión, salvo las etapas de viaje con derecho a pago registradas en los validadores del medio de acceso y de cualquier otro ingreso que se devengue en su favor de conformidad al Perímetro de Exclusión y que no haya sido pagado a la empresa a la fecha de la total tramitación de este acto jurídico; y, en consecuencia, renuncia de modo definitivo e irrevocable a cualquier derecho, acción, recurso o reclamación en sede judicial o administrativa, que eventualmente tuviere o pudiere corresponderle en contra del Estado de Chile, del Ministerio y/o, del Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y Comunas de San Bernardo y Puente Alto, derivado del Perímetro de Exclusión, sea que esos derechos, acciones o recursos tengan por fundamento el pago de remuneraciones, beneficios, indemnizaciones, compensaciones, o con cualquier otra causa o concepto.

Con todo, este finiquito queda sujeto a la condición que el contrato de concesión se encuentre aprobado por acto administrativo totalmente tramitado.

10.8 EJEMPLARES

El presente instrumento se otorga en tres (3) ejemplares de igual fecha y tenor, quedando uno de ellos a disposición del Concesionario, en tanto que los otros dos (2) quedan en poder del Ministerio.

10.9 PERSONERÍAS

La personería de don Luis Barahona Moraga y de don Jorge Gómez Pérez para actuar en representación de Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A., consta de escritura pública de fecha 15 de julio de 2004, otorgada ante doña Pamela Cecilia Hernández Machuca Notario Público Interino de la Sexta Notaría de Santiago, en tanto que la personería de don Pedro Pablo Errázuriz Domínguez, consta en Decreto Supremo N°33, de fecha 16 de enero de 2011, del Ministerio del Interior.

CLÁUSULA TRANSITORIA: PERÍODO DE TRANSICIÓN

Para atender adecuadamente las necesidades de los usuarios de transporte y con el objeto que el Concesionario ajuste la prestación de los servicios a las nuevas exigencias, se establece un período de transición durante el cual la aplicación de las condiciones de operación de los servicios, los



mecanismos de pago y los indicadores de cumplimiento establecidos en este contrato de concesión se realizará de manera gradual.

a) Estabilidad de los servicios durante el período de transición

Con el propósito de cautelar la estabilidad del Sistema, y producir el menor impacto posible en los usuarios, las principales características de los servicios (trazados, paradas, frecuencias, entre otras) no podrán ser modificadas durante los primeros noventa (90) días de operación, salvo autorización expresa del Ministerio.

Durante ese período el Concesionario deberá validar la demanda basándose en información real de perfiles de carga, y preparar sus propuestas de ajuste de la oferta de transporte.

Sólo a partir del día noventa y uno (91) desde el inicio de la operación se podrán implementar, siempre en forma gradual, las modificaciones que se requieran, salvo que el Ministerio hubiera autorizado una fecha anterior. Estas modificaciones, su programa de implementación y su plan de comunicación a los usuarios deberá presentarse a la Coordinación Transantiago dentro de los primeros noventa (90) días de operación, para su revisión y aprobación si corresponde.

b) Gradualidad en la aplicación de los indicadores

Los indicadores de calidad previstos en el Anexo 6 se medirán desde el inicio del contrato de concesión, para todos aquellos servicios que inicien su operación.

La aplicación de los eventuales descuentos asociados a dichos indicadores se realizará conforme a las siguientes reglas:

b.1) Límites de descuentos por frecuencia y regularidad

Con el propósito de mitigar el impacto que podría tener en los ingresos del Concesionario la transición hacia un nuevo modelo, y reconociendo la necesidad de un período de aprendizaje, el monto máximo de los descuentos totales por frecuencia y regularidad, así como el descuento máximo por regularidad, señalados en el apartado G del Anexo 6 serán los que a continuación se indican:

- Durante la primera y segunda liquidación de pago: un máximo de tres por ciento (3,0%) de los ingresos mensuales para el total de los descuentos por frecuencia y regularidad, considerando a su vez un máximo de uno coma dos por ciento (1,2%) de los ingresos mensuales para los descuentos por regularidad.
- Durante la tercera y cuarta liquidación de pago: un máximo de tres coma siete por ciento (3,7%) de los ingresos mensuales para el total de los descuentos por frecuencia y regularidad, considerando a su vez un máximo de uno coma cinco por ciento (1,5%) de los ingresos mensuales para los descuentos por regularidad.
- Durante la quinta y sexta liquidación de pago: un máximo de cuatro coma cuatro por ciento (4,4%) de los ingresos mensuales para el total de los descuentos por frecuencia y regularidad, considerando a su vez un máximo de uno coma ocho por ciento (1,8%) de los ingresos mensuales para los descuentos por regularidad.

Asimismo, durante el período comprendido entre el inicio de vigencia del contrato de concesión y la sexta liquidación de pago, no se configurarán las causales de excepción al derecho de uso preferente descritas en el punto C.3.2 del Anexo 1.

b.2) Aplicación del análisis de disponibilidad efectiva de transporte (ADET)

La aplicación de los descuentos que corresponda a raíz del análisis de la disponibilidad efectiva

de transporte (ADET), se iniciará considerando los análisis realizados a partir del día quince (15) contado desde el inicio de la vigencia del segundo Programa de Operación.

b.3) **Aplicación de indicadores de calidad entregada en ruta**

La aplicación de los eventuales descuentos derivados de los indicadores ICA e ICV referidos en el Anexo 6, se iniciará considerando las mediciones realizadas a partir del día noventa y uno (91) desde el inicio del contrato de concesión. En la eventualidad que el Ministerio efectúe mediciones antes de dicho día, los resultados de éstas se irán informando oportunamente al Concesionario.

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

En tanto (i) no se encuentren operativas las funcionalidades tecnológicas que permitan registrar las transacciones con derecho a pago en la forma prevista en este contrato de concesión, y/o (ii) no se haya verificado la puesta en marcha de todos los servicios de la Unidad de Negocio dentro del plazo previsto para ello en el Anexo 2 del contrato de concesión, se calcularán las transacciones sin derecho a pago como la multiplicación de las transacciones totales (es decir, todas aquellas validaciones que se registren en el marco de los servicios prestados de acuerdo al Programa de Operación vigente, y que determinan el inicio de una etapa de viaje) por el porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago (TSDP) indicado en la Ficha Técnica.

En consecuencia, las transacciones con derecho a pago se calcularán como la diferencia entre las transacciones totales y las transacciones sin derecho a pago estimadas de la forma indicada en el párrafo anterior.

Las transacciones con derecho a pago así calculadas se utilizarán para los efectos del cálculo del índice *IPK* y ajuste *AIPK* establecidos en el punto 5.4.2.4 iii) del contrato de concesión.

La forma de registrar las transacciones con derecho a pago establecida en este contrato se comenzará a aplicar treinta (30) días después que la Coordinación Transantiago comunique al Concesionario la disponibilidad tecnológica para ello.

Si, no obstante encontrarse operativas las funcionalidades tecnológicas que permitan registrar las transacciones con derecho a pago en la forma prevista en este contrato de concesión, la puesta en marcha de los servicios no se verifica en los plazos establecidos en el Anexo 2, no se aplicará el mecanismo de pago descrito en los párrafos anteriores de este literal c), sino que se aplicará el dispuesto en la Cláusula 5 del contrato de concesión.

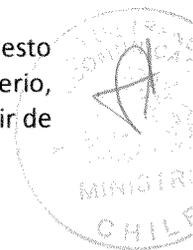
d) **Transición en el procedimiento de revisión de los pagos**

Durante el período comprendido entre el inicio de vigencia del contrato de concesión y la sexta liquidación de pago, el plazo para presentar solicitudes de revisión de los pagos establecido en el segundo párrafo del punto 5.4.2.5 será de dos meses (cuatro liquidaciones de pago), plazo que se contabilizará desde la notificación del hecho que origina la impugnación. Las impugnaciones enviadas con posterioridad a dicho plazo no serán consideradas.

Las impugnaciones originadas en hechos acaecidos con posterioridad a la sexta liquidación de pago deberán ser presentadas dentro del plazo de un mes (dos liquidaciones de pago), según se establece en el segundo párrafo del punto 5.4.2.5.

e) **De los pagos y reembolsos excluidos del finiquito**

Las etapas de viaje con derecho a pago registradas en el marco del perímetro de exclusión dispuesto por las Resoluciones Exentas N°2985, N°2986, N°3846 y N°3847, todas de 2011, del Ministerio, definidas de conformidad a dicha resolución y no pagadas durante su vigencia, se pagarán a partir de



la entrada en vigencia de este contrato de concesión y sólo hasta seis (6) meses después, conforme a las condiciones vigentes al momento en que fueron realizadas.

Transcurrido el plazo de seis (6) meses establecido en el párrafo anterior, no habrá lugar a pago alguno por las transacciones registradas en el marco del contrato antes individualizado. Este mismo plazo regirá para la solicitud de reembolsos por el uso de vías concesionadas en el marco del perímetro de exclusión mencionado en el párrafo anterior.



LUIS MARIO MAURICIO BARAHONA MORAGA

**Servicio de Transporte de Personas
Santiago S.A.**

JORGE ROLANDO GÓMEZ PÉREZ

**Servicio de Transporte de Personas
Santiago S.A.**

PEDRO PABLO ERRÁZURIZ DOMÍNGUEZ

Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

FICHA TÉCNICA
UNIDAD DE NEGOCIO N°7

A. Servicios a Operar

Zona F

B. Parámetros

B.1 $PPT_0 = \$ 306,16$

B.2 Porcentaje estimado de transacciones sin derecho a pago TSDP (transbordos entre servicios de la misma unidad de negocio) = 5,87%

B.3 $IPK_0 = 2,04$

B.4 $\alpha = 0,03$

B.5 $\beta_1 = 0,35$

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

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

B.7 Reserva inicial de afectación = 1.043.364 Plazas-km

C. Índices de referencia

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

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

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

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

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

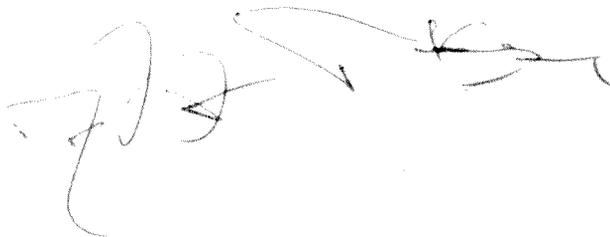
C.5 Índice de precios Lubricantes = 144,78

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

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

D. Otros

Se contempla la incorporación de sesenta y nueve (69) buses MB 0500U tipo B2, año 2010, a más tardar el 01 de diciembre de 2012.



ANEXO 1

DE LAS VIAS Y CONDICIONES DE USO

A. INTRODUCCIÓN

A.1 Concepto de uso preferente de las vías

El derecho del Concesionario a utilizar las vías que se le entregan en concesión se estructura sobre la base de un sistema de preferencias, y no sobre la base de un sistema de explotación exclusiva.

La determinación del uso preferente de las vías constituye una manifestación explícita del principio de la interrelación del Sistema, que supone una correcta integración de los actores y una coherencia entre los actos y contratos que lo conforman. De esta forma, cada una de las vías o tramos de vías del área regulada, excepto aquellas excluidas explícitamente, tiene asignado un único operador de transporte con el derecho de uso preferente, mientras que los demás operadores de transporte podrán hacer uso de dichas vías o tramos de vías de manera no preferente, respetando los límites y condiciones establecidas en el presente anexo.

Este sistema de preferencias se construye a partir de la situación de uso de vías recogidas durante la vigencia de las concesiones anteriores y reconoce las condiciones de operación de los servicios de transporte público existentes al momento de la suscripción de este contrato de concesión (situación inicial).

A.2 Antecedentes generales

Por otra parte, para los efectos de este anexo las comunas del área regulada se agruparán y denominarán de acuerdo a lo indicado en la siguiente tabla.

Tabla 1
Agrupación de comunas en zonas

Zona	Comunas
A	Santiago
B	Independencia, Huechuraba, Quilicura, Recoleta, Conchalí y Renca
C	Lo Barnechea, Providencia, Las Condes y Vitacura
D	Peñalolén, La Reina, Macul y Ñuñoa
E	La Florida y La Granja
F	Puente Alto
G	San Bernardo, La Cisterna, San Ramón, La Pintana y El Bosque
H	Pedro Aguirre Cerda, San Joaquín, San Miguel y Lo Espejo
I	Estación Central, Cerrillos y Maipú
J	Quinta Normal, Cerro Navia, Pudahuel y Lo Prado

A.3 Coherencia de los contratos de concesión

Con el fin de mantener el principio de la interrelación del Sistema y facilitar la ejecución y

comprensión de los contratos de concesión de todos los operadores de transporte, el formato de este anexo se conservará inalterable, indicándose en algunos puntos y tablas, si corresponde, la no aplicabilidad de las mismas al presente contrato de concesión.

B. DE LAS VIAS QUE INTEGRAN LA CONCESIÓN

En el marco del presente contrato de concesión y para la explotación económica de la actividad del transporte público de pasajeros, el Ministerio entrega en concesión a la Sociedad Concesionaria el uso de las vías que a continuación se detallan, en las condiciones de uso que para cada caso se describen.

B.1 Vías para uso preferente

El Concesionario tendrá el **uso preferente** y no exclusivo de las siguientes vías:

B.1.1 Todas aquellas vías ubicadas al interior de 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 Concesionario el derecho a:

B.1.3 Usar las vías.

B.1.4 Tener la primera opción para prestar nuevos servicios de transporte o modificaciones de servicios existentes cuyo trazado propuesto se desarrolla íntegramente en las vías donde tiene el uso preferente.

B.1.5 Tener la primera opción para prestar nuevos servicios de transporte o modificaciones de servicios existentes cuyo trazado propuesto no se desarrolla íntegramente en las vías donde tiene el uso preferente, cuando el Concesionario tenga uso preferente en la mayoría de los kilómetros del trazado propuesto.

B.1.6 Que se contabilice y limite el uso, por parte de otros operadores, de las vías entregadas para uso preferente del Concesionario.

El procedimiento para hacer valer el uso preferente en favor del Concesionario, así como las condiciones que deben tenerse en consideración para permitir la afectación de su derecho, se describen en los apartados C y D.

B.2 Vías para uso no preferente

El Concesionario tendrá el **uso no preferente** de las siguientes vías:

- B.2.1 Vías o tramos de vías ubicadas al interior de la Zona 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, que forman parte de la situación base.
- B.2.3 Otras vías. En este mismo acto, el Ministerio entrega en concesión el uso de las restantes vías que conforman el área regulada, para ser utilizadas excepcionalmente por el Concesionario en los casos y con las condiciones previstas en el apartado C siguiente.

Tabla 3
Vías o tramos de vías al interior de la Zona F, que integran la concesión en condiciones 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
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 la concesión en condiciones 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

Eje/vía	Comuna	Operador Preferente	Plazas-Km Comerciales de Uso No Preferente ^(*)
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 Concesionario el derecho a usar las vías.

En consecuencia, no dará derecho al Concesionario a:

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

B.3 Exclusiones

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

- B.3.1 Las calzadas expresas de las vías concesionadas o vías tarifcadas 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 LA CONCESIÓN

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

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

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

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

El uso preferente del Concesionario y de los demás operadores de transporte del Sistema se 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, durante toda la vigencia de la concesión respectiva.

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

Durante toda la vigencia del contrato de concesión el Ministerio, a través de la Coordinación Transantiago, llevará un control de la afectación al uso preferente del Concesionario en los términos señalados en el apartado C.2.

El Concesionario podrá ser afectado, dentro del período de un año, en un máximo de 5% respecto del total de plazas-kilómetro comerciales definidas para un día laboral de temporada normal en el Programa de Operación del inicio del contrato de concesión (es decir, un tercio de la Reserva Inicial), a excepción del primer año de vigencia del contrato de concesión, durante el cual la afectación al uso preferente del Concesionario podrá alcanzar el 7,5% del total de plazas-kilómetro comerciales definidas para un día laboral de temporada normal en el Programa de Operación del inicio del contrato de concesión (es decir, la mitad de la Reserva Inicial).

La Reserva podrá ser modificada de común acuerdo entre las partes.

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

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

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

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

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

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 Concesionario, las plazas-kilómetro comerciales prestadas por otros operadores de transporte en alguna de las vías indicadas en el apartado B.1; estas condiciones de uso se detallan en la Tabla 6.

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

Eje/vía	Comuna	Operador No Preferente	Plazas-Km Comerciales ^(*) 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 Concesionario.

C.3 Excepciones a la afectación

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

- C.3.1.1 El uso de las vías detalladas en el apartado B.1 en un tramo continuo menor o igual a ochocientos (800) metros.
- C.3.1.2 El uso de vías o tramos de las vías detalladas en el apartado B.1 que resulten necesarias para acceder a una Estación de Intercambio Modal.
- C.3.1.3 El uso de vías o tramos de las vías detalladas en el apartado B.1 para realizar Servicios Especiales requeridos por el Ministerio en los términos descritos en el Anexo 3 del contrato de concesión.
- C.3.1.4 El uso de vías o tramos de las vías detalladas en el apartado B.1 para realizar Servicios de Apoyo requeridos por el Ministerio en los términos descritos en el Anexo 3 del contrato de concesión.
- C.3.1.5 El uso de vías o tramos de las vías detalladas en el apartado B.1 para realizar Servicios Nocturnos.
- C.3.1.6 Haber renunciado a su derecho de uso preferente, conforme se define en el apartado D.

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

C.3.2.1 Cuando se constate que un operador de transporte ha incurrido en un incumplimiento sistemático de los indicadores de desempeño de un servicio determinado. En este caso y para velar por el interés de los usuarios el Ministerio podrá disponer que otro operador realice un servicio de similar trazado. Las plazas-kilómetro comerciales requeridas para realizar este servicio, prestadas sobre las vías o tramos de las vías de uso preferente del operador que incurre en el incumplimiento sistemático, no se contabilizarán como afectación para los efectos de cálculo descritos en el apartado C.2. Para efectos de este punto, se entenderá como incumplimiento sistemático el incumplimiento grave de los indicadores ICF y/o ICR, a nivel de servicio, durante tres (3) meses consecutivos, en los términos descritos en el Anexo 6 del contrato de concesión.

C.3.2.2 Cuando se constate que un operador de transporte, durante seis (6) meses consecutivos, registra niveles de incumplimiento que, de no mediar el límite máximo de descuento establecido en el Anexo 6 del contrato de concesión, hubieran dado lugar a descuentos iguales o superiores al 10% de los ingresos mensuales de acuerdo a lo indicado en el Anexo 6. En este caso y para velar por el interés de los usuarios, el Ministerio podrá disponer que otros operadores de transporte realicen servicios utilizando las vías o tramos de las vías de uso preferente del operador que incurre en dicho nivel de incumplimiento. Las respectivas plazas-kilómetro comerciales no se contabilizarán como afectación para los efectos de cálculo descritos en el apartado C.2.

C.4 Acuerdos entre operadores de transporte

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

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

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

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

D. CONDICIONES Y PROCEDIMIENTOS PARA LA AFECTACIÓN DEL USO PREFERENTE

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

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

D.1 Nuevos servicios

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

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

Si el nuevo servicio debe prestarse íntegramente en las vías entregadas en forma preferente al Concesionario, éste tendrá la primera opción para prestar el servicio. El procedimiento y oportunidad para hacer efectiva la primera opción, así como la contabilización de la afectación, se ajustará a las reglas que a continuación se indican y que distinguen según si quien solicita el nuevo servicio es el Ministerio o el propio Concesionario.

D.1.1.1 El Ministerio solicita el nuevo servicio

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

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

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

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

D.1.1.2 El Concesionario propone el nuevo servicio

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

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

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

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

D.1.2.1 El Ministerio solicita el nuevo servicio

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

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

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

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

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

D.1.2.2 El Concesionario propone el nuevo servicio

Si el Concesionario es quien propone el nuevo servicio, deberá presentar su propuesta al Ministerio en las instancias de aprobación o modificación del Programa de Operación,

conforme se establece en el Anexo 3 del contrato de concesión. Una vez recibida la propuesta, el Ministerio evaluará su conveniencia y decidirá su implementación, de acuerdo a los procedimientos y criterios establecidos en el Anexo 3 del presente contrato de concesión.

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

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

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

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

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

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

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

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

D.2.1 El Ministerio solicita la modificación de servicio

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

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

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

D.2.2 El Concesionario propone la modificación

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

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

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

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

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

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

D.3 Otras modificaciones a servicios existentes prestados por el Concesionario

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

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

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

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

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

D.4 Eliminación de servicios

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



E. AFECTACIÓN DE OTRAS CONCESIONES

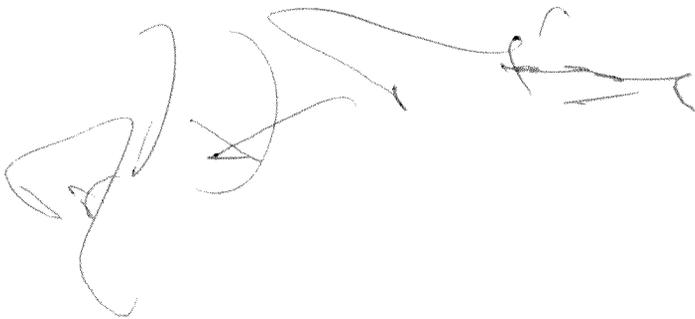
El Concesionario podrá expandir sus servicios y, en consecuencia, afectar las vías definidas para uso preferente de otros operadores de transporte en los casos, oportunidad y condiciones que se describen en el apartado D.

F. DE LAS MODIFICACIONES AL ANEXO

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

G. REGULACIÓN TRANSITORIA DEL USO NO PREFERENTE

Mientras las vías ubicadas al interior del área regulada no se encuentren entregadas en concesión bajo la modalidad de uso preferente a algún operador de transporte, se respetarán las condiciones de exclusividad de las vías o tramos de vías de acuerdo a los respectivos contratos vigentes, y en dichos casos estas vías o tramos de vías no estarán disponibles para el uso no preferente establecido en el apartado B.2.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

ANEXO 2 DE LOS SERVICIOS

A. INTRODUCCIÓN

De conformidad al contrato de concesión, el Concesionario se obliga a prestar todos los servicios de transporte público de pasajeros establecidos en el presente anexo.

Bajo ninguna circunstancia y en ningún caso, los buses de la flota del Concesionario podrán prestar un servicio distinto, sea público o privado, a los contemplados en el presente anexo, salvo autorización o requerimiento expreso y por escrito del Ministerio.

B. LISTADO DE LOS SERVICIOS QUE DEBERÁ OPERAR EL CONCESIONARIO

En el marco del presente contrato y de la definición de las vías entregadas al Concesionario en los términos previstos en el Anexo 1, el Concesionario deberá prestar los servicios de transporte público que se detallan en la Tabla 1.

Tabla 1
Descripción de los servicios

N° Servicio Usuario	Nombre Servicio	Incluye Servicios Nocturnos
F01	VILLA PADRE HURTADO - CASAS VIEJAS	no
F01c	(M) PLAZA PUENTE ALTO - CASAS VIEJAS	no
F02	PIE ANDINO - SAN GERÓNIMO	no
F03	(M) PLAZA PUENTE ALTO - PLAZA SAN BERNARDO	no
F03c	PIE ANDINO - VILLA LAS MAMIÑAS	no
F05	(M) LA CISTERNA - EL PEÑÓN	no
F06	(M) LA CISTERNA - PIE ANDINO	si
F07	MALL PLAZA TOBALABA - VILLA PADRE HURTADO	si
F08	VILLA PADRE HURTADO - DIEGO PORTALES	si
F09	PIE ANDINO - (M) ELISA CORREA	si
F10	SAN GUILLERMO - MALL PLAZA TOBALABA	no
F11	LAS VIZCACHAS - PIE ANDINO	no
F12	BAJOS DE MENA - (M) PLAZA PUENTE ALTO	si
F12c	VILLA EL NOCEDAL - (M) PLAZA PUENTE ALTO	no
F13	BAJOS DE MENA - MALL PLAZA TOBALABA	si
F13c	BAJOS DE MENA - (M) PLAZA PUENTE ALTO	no
F14	VILLA PADRE HURTADO - (M) PLAZA PUENTE ALTO	no
F15	BAJOS DE MENA - (M) ELISA CORREA	no
F16	VILLA PADRE HURTADO - RIVERA RIO MAIPO	no
F17	PIE ANDINO - MALL PLAZA TOBALABA	no
F18	VILLA CHILOÉ - (M) PLAZA PUENTE ALTO	no
F19	PIE ANDINO - MALL PLAZA TOBALABA	no
F20	(M) LA CISTERNA - PIE ANDINO	no
F21	PIE ANDINO - VILLA LA PRIMAVERA	no

N° Servicio Usuario	Nombre Servicio	Incluye Servicios Nocturnos
F22	PIE ANDINO - EL TRANQUE	no
F23	VILLA PADRE HURTADO - MALL PLAZA TOBALABA	no
F25	BAJOS DE MENA - (M) BELLAVISTA DE LA FLORIDA	no

(M): Estación de Metro

El detalle de la operación de estos servicios se encuentra establecido en el Programa de Operación Inicial del contrato de concesión, establecido en el apartado O del Anexo 3 del presente contrato.

C. PUESTA EN MARCHA DE LOS SERVICIOS

El Concesionario deberá poner en marcha los servicios en las fechas que se estipulan en la Tabla 2.

Tabla 2
Calendario de puesta en marcha de los servicios

N° Servicio Usuario	Fecha de puesta en marcha
Todos los servicios individualizados en la Tabla 1.	Al inicio de la vigencia del contrato de concesión.

La fecha de puesta en marcha de los servicios sólo podrá postergarse mediante resolución fundada del Ministerio notificada al Concesionario con la debida anticipación a la fecha prevista originalmente para su puesta en marcha, sin que esta postergación implique compensación alguna para el Concesionario.

El cumplimiento íntegro y oportuno de la puesta en marcha de los servicios de transporte será de exclusiva responsabilidad del Concesionario, y su incumplimiento total o parcial podrá dar lugar al cobro de las multas previstas en el Anexo 7 del contrato de concesión, sin que pueda en caso alguno justificar su inobservancia en la responsabilidad o falta de terceras personas, salvo situaciones debidamente justificadas de caso fortuito o fuerza mayor, que serán calificadas por el Ministerio.

ANEXO 3 DE LOS PROGRAMAS DE OPERACIÓN

A. INTRODUCCIÓN

El Programa de Operación, en adelante también PO, es el instrumento que define y regula las condiciones y características de los servicios de transporte que el Concesionario debe prestar en el marco de este contrato de concesión.

Los servicios están caracterizados por una serie de aspectos como la identificación del código y nombre, y otros relativos a la prestación del servicio, a saber: detalle de los trazados, frecuencias, capacidades de transporte, horarios de salida de buses, distancias y velocidades de los servicios, secuencia de paradas, salidas extraordinarias, entre otros.

Sobre la base del Programa de Operación se medirá el grado de cumplimiento del contrato en materia operacional. En consecuencia, la prestación de los servicios del Concesionario debe ajustarse al PO definido conforme a este anexo.

La elaboración, aprobación y modificación de los PO, así como el procedimiento y criterios de evaluación para el cambio de los parámetros que lo definen, se encuentran detallados en el presente documento.

B. DEFINICIONES

Sin perjuicio de las definiciones contenidas en el punto 1.1 de la Cláusula 1 del contrato de concesión y/o en alguno de sus anexos, las palabras que a continuación se indican tendrán el significado que para cada caso se determina, independientemente de su uso en singular o en plural, en género masculino o femenino, en mayúsculas o minúsculas, o en las formas y funciones gramaticales en que sean empleadas para la adecuada redacción, comprensión e interpretación de este contrato de concesión.

- B.1 **Cabezal o cabecera:** lugar geográfico de inicio o término del trazado de un servicio, que se puede utilizar para realizar la regulación de la frecuencia del servicio.
- B.2 **Servicio-sentido:** Servicio definido en el Programa de Operación, considerado en un solo sentido de circulación, esto es, desde el cabezal de inicio al cabezal de término.
- B.3 **Servicio o servicio-sentido completo:** Servicio o servicio-sentido que se efectuó completamente de acuerdo al recorrido o trazado y las demás condiciones dispuestas en el Programa de Operación.
- B.4 Servicios clasificados según su ocurrencia.
 - B.4.1 **Servicios habituales:** todos aquellos servicios que se encuentran definidos en el Programa de Operación y se prestan regularmente.

B.4.2 **Servicios no habituales:** todos aquellos servicios que no se prestan regularmente, tales como Servicios Especiales, de Apoyo e Inyecciones, de acuerdo a lo dispuesto en el apartado F.6 del presente anexo.

B.5 Servicios clasificados según el horario de operación.

B.5.1 **Servicios diurnos:** todos aquellos servicios habituales que se prestan durante los horarios definidos como diurnos en el Programa de Operación.

B.5.2 **Servicios nocturnos:** aquellos servicios definidos en el Programa de Operación que se prestan regularmente en horarios identificados como nocturnos. Estos servicios pueden ser un subconjunto de los servicios habituales, u otros definidos para este objetivo específico.

B.6 Servicios clasificados según las características de la operación

B.6.1 **Servicio Expreso:** Servicio contemplado en el Programa de Operación, que considera variaciones con respecto a otro servicio también contenido en el Programa de Operación, ya sea porque transita por vías concesionadas (es decir, vías entregadas en concesión de conformidad a lo dispuesto en el Decreto Supremo N°900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas) y/o porque no se detiene en todas las paradas. También comprende cualquier servicio que, sin constituir una variación de otro servicio, en su trazado contempla el uso de vías concesionadas.

B.6.2 **Servicio Corto o Bucle:** Servicio contemplado en el Programa de Operación, que se presta sobre un subconjunto del trazado de otro servicio también contenido en el Programa de Operación, creado con el objeto de optimizar la frecuencia y capacidad de transporte en una sección de la ruta.

C. ELEMENTOS BÁSICOS DE UN PROGRAMA DE OPERACIÓN

C.1 Horarios de operación: unidad básica y definición de períodos

El PO deberá considerar un esquema diario para cada uno de los servicios que opere y estructurarse en torno a una unidad mínima básica de tiempo: la media hora, entendida ésta como un lapso de 30 minutos.

A su turno, la unidad básica de tiempo podrá agruparse en períodos. La definición inicial de estos períodos se presenta en la Tabla 1, sin perjuicio que, de común acuerdo, las partes puedan establecer una agrupación diferente, cuando ella sea necesaria con el objeto de ajustar la oferta de servicios a las demandas específicas de cada período o tipo de día, lo que deberá ser informado al Concesionario a lo menos treinta (30) días antes de la fecha de presentación del siguiente Programa de Operación.



Tabla 1
Definición de períodos

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

C.2 Tipos de Día

Se distinguirán cuatro tipos de día básicos en la formulación del Programa de Operación:

- i) Días Laborales: lunes, martes, miércoles, jueves y viernes, salvo que correspondan a días festivos.

ii) Días Sábado

iii) Días Domingo

iv) Días Especiales: aquellos días que, dada la singularidad de la estructura de demanda, requieren de un tratamiento diferente al contemplado para los días laborales, sábados y domingos. En estos casos, la definición de la oferta requerida deberá estar basada en información histórica de la demanda, si ésta estuviese disponible, a fin de ajustar apropiadamente la oferta a las características específicas de dichos días.

En caso que los días Laborales correspondan a un día festivo, se asumirá por defecto para ese día el Programa de Operación definido para un día Domingo.

No obstante lo anterior y con el objeto de ajustar la oferta de servicios a la demanda específica de ciertos días en particular, el Ministerio a través de la Coordinación Transantiago podrá, de oficio o a solicitud del Concesionario:

- a) Para un Día Festivo, en forma excepcional y por razones fundadas, disponer la aplicación del Programa de Operación definido para un día Laboral o Sábado, o definirlo como Día Especial y elaborar un Programa de Operación específico, lo que deberá ser informado al Concesionario con la debida antelación, e implementado por éste en la oportunidad correspondiente. Estos ajustes no se someterán al procedimiento descrito en el apartado F de este Anexo.
- b) Establecer la necesidad de diferenciar los días laborales en sub-categorías, de modo que el Programa de Operación disponga de características operacionales diferentes entre días laborales de una misma semana, lo que deberá ser informado al Concesionario a lo menos treinta (30) días antes de la fecha de presentación del siguiente Programa de Operación.

C.3 Temporadas

El PO deberá elaborarse en función de las siguientes temporadas de prestación de los servicios:

C.3.1 Temporada Normal

La temporada normal corresponde al período entre los meses de marzo y diciembre, ambos inclusive.

No obstante lo anterior, existen épocas, fechas o festividades durante la temporada normal que influyen en el comportamiento de la demanda, y que son conocidos anticipadamente y predecibles, por lo que deben ser incorporados dentro de la planificación habitual del PO. Entre estos acontecimientos se encuentran, por ejemplo:

- Inicio de año escolar e ingreso a clases de universitarios.
- Semana Santa.
- Vacaciones escolares/universitarias de invierno.
- Fiestas Patrias.
- Navidad y Fin de año.
- Días con probable desorden público (11 de Septiembre, 1 de Mayo, 29 de Marzo, entre otros).

Los cambios en la operación por concepto de estos acontecimientos se considerarán parte

integrante de los PO de temporada normal, y su planificación deberá estar basada en información histórica de la demanda, si ésta estuviese disponible, con el fin de ajustar apropiadamente la oferta a las características específicas de dichos días.

C.3.2 Temporada Estival

El período estival comprende los meses de enero y febrero. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá variar las fechas del inicio y término de la Temporada Estival por razones fundadas, lo que será definido en el proceso de presentación y aprobación del Programa de Operación correspondiente.

En la temporada estival se podrá reducir la oferta de transporte, sobre la base de información de demanda histórica que se encuentre disponible, y en función del porcentaje de reducción de esta demanda respecto a la demanda de temporada normal. Sin embargo, se deberá considerar que la frecuencia de operación de cada servicio deberá ser de al menos 5 vehículos por hora, salvo (i) en los casos en los que expresamente se haya autorizado la operación con una frecuencia menor en el Programa de Operación de la temporada normal precedente, o (ii) en aquellos casos en que el Ministerio, a través del Administrador del Contrato, lo disponga de oficio o a solicitud del Concesionario. En este último caso y para resolver la procedencia de la solicitud, el Ministerio considerará especialmente los antecedentes de demanda histórica disponibles y los niveles de cumplimiento de frecuencia y regularidad del Concesionario.

Asimismo, es preciso que el PO distinga para la temporada estival al menos dos sub-temporadas que recojan posibles variaciones en la demanda de los servicios de transporte: la primera en que la demanda cae moderadamente (durante el mes de enero) y otra donde tal caída es más notoria (febrero), que ameritarán la generación de al menos dos sub-programas distintos que reconozcan este hecho.

D. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN

D.1 Componentes

El Programa de Operación (PO) podrá tener tres componentes:

- D.1.1 Un componente base denominado **Programa de Operación Básico (POB)**, que considera el número de buses, plazas, y la cantidad de kilómetros comerciales (y eventualmente no comerciales) indispensables para la prestación de los servicios habituales de transporte requeridos para asegurar la calidad y continuidad del servicio. Este componente siempre estará recogido en el PO.
- D.1.2 Un primer componente adicional, denominado **Programa de Operación Integrado (POI)**, que comprende los nuevos recorridos o ampliaciones de recorridos propuestos por el Concesionario, que no son indispensables para la prestación de los servicios de transporte requeridos por el Ministerio, por lo cual los kilómetros asociados no son comerciales, no estarán sujetos a pago ni se considerarán para los ajustes del pago. Este componente sólo existirá en la medida en que el Concesionario lo solicite y el Ministerio lo apruebe. Al incorporar este componente, el Concesionario deberá tener en consideración que no podrá solicitar posteriormente la eliminación de estos

recorridos adicionales, salvo casos en que existan razones fundadas. El Ministerio resolverá la procedencia de acceder a dicha solicitud, considerando el mérito de las razones expuestas y el impacto social que la eliminación de dicho servicio representaría.

- D.1.3 Un segundo componente adicional, denominado **Programa de Operación Especial (POE)**, que comprende los servicios no habituales que el Ministerio requiera de acuerdo a lo expuesto en el apartado F.6 del presente anexo. Los kilómetros asociados a los servicios ahí definidos serán considerados kilómetros comerciales, exceptuando aquellos kilómetros correspondientes a retornos no comerciales o trayectos de posicionamiento.

Asimismo, en el POE el Concesionario podrá proponer Servicios Especiales y de Apoyo estandarizados para atender requerimientos conocidos y recurrentes, como las salidas de los estadios tras partidos de fútbol de alta convocatoria, entre otros.

Estos componentes (POB, POI, POE) configuran un solo PO que será propuesto por el Concesionario y sancionado por el Ministerio.

Por razones de interés público y bien común, el Ministerio podrá alterar el POB según los procedimientos descritos en el apartado F de este Anexo.

La medición del cumplimiento de la operación se efectuará sobre el PO vigente considerando sus componentes POB, POI y POE.

D.2 Contenido

Los Programas de Operación constan de una serie de secciones donde se especifican los aspectos estructurantes de la planificación de los servicios. El contenido general de estas secciones o "Anexo-PO" se detalla a continuación.

D.2.1 Anexo-PO N°1: Servicios

El anexo-PO "Servicios" contendrá la descripción de los servicios (existentes y eliminados) de la Unidad de Negocio, para lo cual deberá recoger aspectos tales como el código del servicio, el nombre, antecedentes administrativos relevantes, el detalle de los horarios de operación y disponibilidad de facilidades para discapacitados.

D.2.2 Anexo-PO N°2: Trazados

El anexo-PO "Trazados" describirá para cada servicio de la Unidad de Negocio, los puntos de inicio (ida y regreso), el trazado (calle a calle) de ida y de regreso a nivel de comuna, y el detalle del texto a desplegar en los letreros de cortesía para la ida y el regreso.

Respecto de los trazados de los distintos servicios, se requiere que el Programa de Operación considere las variantes de los mismos (ferias, reversibilidades u otros), pues éstas resultan en longitudes de recorrido distintas. Esta variación en los kilómetros de trazado será reconocida para efectos del pago previsto en la Cláusula 5 del contrato de concesión, y en los términos ahí establecidos.

D.2.3 Anexo-PO N°3: Horarios de Salida de Buses

Este anexo-PO contiene un conjunto de fichas que describen, para cada servicio-sentido de la Unidad de Negocio, los horarios de salida, tipo de bus y su capacidad de transporte para cada una de las expediciones, en cada período y tipo de día.

D.2.4 Anexo-PO N°4: Variables de Operación de los Servicios

En este anexo-PO se definirán al menos las variables de velocidad y distancias por servicio-sentido, para cada media hora, por tipo de día. El Concesionario podrá utilizar las velocidades informadas por la Coordinación Transantiago, o hacer uso de datos propios. En este último caso, la estimación de las velocidades deberá basarse en una metodología equivalente a la que utiliza la Coordinación Transantiago u otra que se establezca de común acuerdo entre las partes.

D.2.5 Anexo-PO N°5: Secuencias de Paradas

En este anexo-PO se deberá determinar las paradas de cada uno de los servicios-sentido ordenadas secuencialmente, indicando en detalle la ubicación de cada una (calle, intersección, coordenadas geográficas, código de la parada, entre otras).

D.2.6 Anexo-PO N°6: Horarios de Pasada por Puntos Intermedios

En este anexo-PO se definirán los horarios de pasada de servicios-sentidos en puntos intermedios del trazado, para efectos de medición de puntualidad en aquellos servicios en que se informe al usuario los itinerarios de paso. Estos puntos intermedios serán definidos de común acuerdo entre las partes.

D.2.7 Anexo-PO N°7: Uso de Infraestructura Tarifcada

En este anexo-PO se deberá detallar, para aquellos servicios que corresponda, el uso de infraestructura por la cual el Concesionario deba efectuar un pago. Se deberá especificar el paso por peajes para cada servicio que utilice tramos en vías tarifcadas, y los horarios estimados de paso por dichos peajes con el fin de asociarle la tarifa correspondiente. Asimismo, debe indicarse el uso de Estaciones de Intercambio Modal concesionadas.

En este anexo-PO el Concesionario podrá incorporar también, en forma opcional y a modo meramente informativo, la circulación por vías tarifcadas correspondiente a buses en trazados no comerciales, debido a posicionamiento o retornos en vacío, aunque en estos casos el paso por peajes no dará lugar a pagos al Concesionario, salvo que el Ministerio hubiera instruido al Concesionario a utilizar dichas vías para una mejor utilización de la flota.

Asimismo, en este anexo-PO el Concesionario deberá incorporar, a modo informativo, el uso de cualquier otra infraestructura privada a la que se acceda pagando una tarifa por su uso, aunque en estos casos dicho uso quedará a discreción del Concesionario y no dará lugar a pagos, salvo que el Ministerio hubiera instruido al Concesionario a utilizar dicha infraestructura.

El Ministerio podrá, por razones fundadas, modificar la forma de, y la nómina de variables a especificar en, cada uno de los anexos de este literal, así como agregar y/o eliminar anexos-PO si lo estima necesario. Estas modificaciones se notificarán por oficio a lo menos treinta (30) días antes de la fecha de presentación del siguiente Programa de Operación.

E. ELABORACIÓN DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN

El Concesionario deberá elaborar su Programa de Operación en función de la demanda real del Sistema, del nivel de servicio que el Ministerio determine para el mismo de acuerdo a los estándares de calidad deseados, según la Flota Operativa Base inscrita y el rango de ocupación de los vehículos, entre otros factores de planificación.

E.1 Estándar de calidad en la prestación de los servicios

La necesidad de transporte de la ciudad no solo se satisface con una adecuada cobertura, sino que además debe responder a una serie de elementos que en su conjunto representan el estándar de calidad deseado.

El Concesionario debe considerar que el Sistema está orientado a transportar personas; en consecuencia, las obligaciones que asumirá se enfocan hacia la entrega de un servicio de transporte eficiente, seguro y de calidad para los usuarios. Para ello, se deberán considerar como aspectos relevantes de la calidad las siguientes directrices generales, las que constituirán metas a lograr en el mediano plazo:

- i) **Cobertura:** propender a que los usuarios dispongan de algún servicio de transporte público (buses y/o metro) a un máximo de 750 metros de distancia.
- ii) **Tiempos de espera (frecuencias mínimas):** propender a que los usuarios no esperen más de 12 minutos durante la mayor parte del día. Esto implicará ofrecer servicios con frecuencias de al menos 5 buses por hora en los períodos de mayor demanda. Asimismo, en aquellos servicios en que se definan frecuencias menores, se propenderá a la publicación de horarios de paso en la medida que sea factible, con el fin de informar adecuadamente al usuario y reducir los tiempos de espera.
- iii) **Tasa de ocupación o hacinamiento en los buses:** propender a que cualquier servicio-sentido, en su tramo más cargado, no sobrepase el 90% en su relación demanda/oferta. Esto se resguardará a través de un adecuado diseño de los Programas de Operación –que considere márgenes de holgura a través de un diseño al 85% en la relación demanda/oferta– y a la supervisión en terreno del desempeño de los servicios.

Estas directrices constituyen el estándar de calidad a considerar para la elaboración del segundo Programa de Operación. Con todo, el Ministerio podrá, en ejercicio de sus facultades y en cumplimiento de su fin, modificar, incorporar, suprimir o reemplazar uno o más de los estándares de calidad antes individualizados; en caso que así ocurra, el Ministerio, a través de la Coordinación Transantiago, informará al Concesionario las directrices bajo las cuales deberá elaborar el siguiente Programa de Operación a lo menos treinta (30) días antes de la fecha de su presentación establecida en el apartado E.2 i).

E.2 Proceso de presentación y aceptación del Programa de Operación

El Concesionario elaborará semestralmente un Programa de Operación, según el siguiente procedimiento:

- i) El Concesionario enviará al Ministerio la propuesta de Programa de Operación de los servicios del semestre siguiente. Esta propuesta será enviada a más tardar **noventa (90) días** previos al

inicio de la operación del semestre siguiente, teniendo como referencia el Programa de Operación vigente, con las eventuales innovaciones o cambios de formatos de los Anexos PO dispuestos por el Ministerio. Las propuestas de PO serán publicadas en la página web de la Coordinación Transantiago a más tardar tres (3) días hábiles después de su recepción.

Dada la relevancia que reviste para la operación de los servicios, la presentación de la propuesta de Programa de Operación por parte del Concesionario será de carácter obligatorio, y su no cumplimiento dará lugar a las sanciones establecidas en el Anexo 7 del presente contrato. Sin perjuicio de lo anterior, en caso de que el Concesionario no presentase su propuesta de Programa de Operación en la fecha antes indicada, el Ministerio considerará como propuesta el Programa de Operación vigente a la fecha en que correspondía la presentación.

- ii) El Ministerio, a través de la Coordinación Transantiago, analizará la propuesta de Programa de Operación de acuerdo a los criterios de evaluación mencionados en el apartado I, y podrá emitir observaciones al Programa de Operación propuesto a más tardar **setenta (70) días** antes del inicio de la operación del semestre siguiente. De haber observaciones, éstas serán publicadas en la página web de la Coordinación Transantiago a más tardar tres (3) días hábiles después de su envío. Estas observaciones podrían incluir comentarios recibidos del resto de los Concesionarios de uso de vías, de Metro u otros organismos.

Si el Ministerio no emitiese observaciones dentro del plazo estipulado, el Programa de Operación se entenderá como aceptado.

- iii) En caso que el Ministerio hubiere presentado observaciones a la propuesta de Programa de Operación, el Concesionario deberá analizarlas y realizar una nueva presentación a más tardar **cincuenta (50) días** antes del inicio de la operación del semestre siguiente.

Si el Concesionario no realizare una nueva presentación dentro del plazo estipulado, este hecho dará lugar a las sanciones establecidas en el Anexo 7 del presente contrato, sin perjuicio de que el Programa de Operación con las observaciones del Ministerio se entenderá aceptado por el Concesionario.

- iv) El Ministerio, a través de la Coordinación Transantiago, sancionará el Programa de Operación definitivo, lo cual será informado al Concesionario mediante comunicación escrita a más tardar **treinta (30) días** antes del inicio de la operación del próximo semestre. En caso de que el Ministerio y el Concesionario no lleguen a acuerdo en la definición de algún servicio, el servicio en cuestión –de existir– mantendría sus condiciones de operación del Programa de Operación vigente hasta que se logre un acuerdo. En caso que se tratase de un servicio nuevo, no se procedería con su implementación hasta lograr acuerdo entre las partes.

- v) A más tardar **veinticinco (25) días** antes del inicio de la operación del próximo semestre, el Ministerio hará público todos los Programas de Operación definitivos que regirán para el período siguiente, publicando los antecedentes correspondientes en la página web de la Coordinación Transantiago.

Con el objeto de permitir que el segundo Programa de Operación entre en vigencia en la oportunidad señalada en el apartado H de este Anexo, los plazos considerados en este apartado se ajustarán proporcionalmente.

El Ministerio podrá modificar los plazos contenidos en este apartado mediante oficio comunicado en un plazo no inferior a cuatro (4) meses antes de la entrada en vigencia del siguiente Programa de Operación.

E.3 Flota requerida

De acuerdo a lo indicado en el Anexo 4 del Contrato, la Flota del Concesionario estará conformada por tres componentes: Flota Operativa Base, Flota de Reserva y Flota Auxiliar.

El Programa de Operación Básico (POB) deberá construirse considerando la utilización de la Flota Operativa Base.

Para operar los servicios comprendidos en el Programa de Operación Integrado (POI), el Concesionario podrá emplear buses de la Flota de Reserva o la Flota Auxiliar en caso de que la Flota Operativa Base esté utilizada en un 100% en el POB, de acuerdo a lo que se especifica en el Anexo 4 del contrato de concesión.

Con todo, durante los primeros noventa (90) días desde el inicio de vigencia del contrato de concesión, el Concesionario y el Ministerio deberán acordar una metodología que permita dimensionar apropiadamente los requerimientos de flota para dar cumplimiento al Programa de Operación.

E.4 Antecedentes técnicos de respaldo

El Concesionario deberá elaborar su Programa de Operación en función de la demanda real del Sistema, del nivel de servicio que el Ministerio determine como estándar de calidad deseable, y el rango máximo de ocupación de los vehículos, entre otros factores de planificación. Para estos efectos, al elaborar el Programa de Operación el Concesionario deberá procurar que la relación demanda/oferta en el tramo más cargado de cada servicio-sentido no supere por diseño el 85% de la capacidad de transporte.

En caso que la Flota Operativa Base disponible no sea suficiente para operar el Programa de Operación en las condiciones de ocupación establecidas en el párrafo anterior, se podrá hacer uso de buses de la Flota de Reserva o Auxiliar, si existe, sin perjuicio de las limitaciones de uso indicadas en el apartado C.2 del Anexo 4 del contrato de concesión. De no haber buses disponibles para operar el Programa de Operación en los términos definidos, el Concesionario propondrá al Ministerio ajustes en las frecuencias definidas para algunos servicios, que permitan liberar buses para reasignarlos a los servicios más críticos. Sin perjuicio de lo anterior, se deberá considerar esta restricción para analizar los ajustes necesarios al tamaño de la flota en las instancias de revisión mencionadas en el apartado E.1 del Anexo 4 del presente contrato de concesión. En caso que el Ministerio determine que la capacidad de transporte de la Flota Operativa Base y la Flota de Reserva no permita alcanzar la tasa de ocupación deseada, el Ministerio podrá requerir un aumento en la flota del Concesionario y/o solicitar ajustes al POB con el fin de redistribuir la flota disponible.

Las consideraciones respecto a la tasa de ocupación de los buses deberán ser respaldadas con información de demanda real expresada como perfiles de carga, que permita realizar una adecuada planificación de los servicios-sentido-período. La medición de los perfiles de carga podrá realizarse en forma manual o a través de medios tecnológicos, lo que quedará a discreción del Concesionario. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá revisar las metodologías de medición y solicitar

modificaciones si éstas no fueran estadísticamente confiables o tuviesen problemas metodológicos. Como referencia, en el apartado M.2 se presenta la metodología de medición manual de perfiles de carga que utiliza actualmente la Coordinación Transantiago para el levantamiento de dicha información.

Los perfiles de carga de cada servicio-sentido-período deberán actualizarse periódicamente, ya sea a través de nuevas mediciones de perfil de carga o su ajuste por medio de la medición de tasas de ocupación en los tramos más cargados.

Los antecedentes de demanda a considerar deberán tener una antigüedad no mayor a doce (12) meses en el caso de los perfiles de carga, y seis (6) meses en el caso de las actualizaciones a través de medición de tasas de ocupación, contados desde la fecha de presentación de la propuesta de PO hacia atrás, a menos que las partes convengan que se han registrado cambios sustanciales en la estructura de los viajes que hacen necesaria una información más actualizada.

Junto a la propuesta de Programa de Operación, el Concesionario deberá presentar un resumen con todas las modificaciones que propone respecto del Programa de Operación vigente, explicando y fundamentando cada una de ellas con antecedentes que apoyen adecuadamente la evaluación posterior. Este resumen tendrá la forma de un Informe Técnico, cuyo contenido está definido en el apartado M.1 del presente Anexo.

Tanto el PO propuesto como su respectivo Informe Técnico deberán ser presentados en medios digitales.

E.5 Seriedad de la propuesta de PO y responsabilidad

Será de exclusiva responsabilidad del Concesionario elaborar y presentar una propuesta de PO que esté fundada en la calidad del servicio al usuario y sea factible de ejecutar operativamente, para lo cual se estima conveniente que esta presentación esté basada en una programación detallada de la operación.

E.6 Recepción de observaciones

De acuerdo a lo indicado en el apartado E.2, el estado de avance de las propuestas de PO será publicado periódicamente en la página web de la Coordinación Transantiago, con el fin de poner en conocimiento y recoger observaciones de los demás operadores de transporte del Sistema.

El procedimiento de presentación de observaciones se describe en el apartado J del presente Anexo.

F. MODIFICACIONES AL PROGRAMA DE OPERACIÓN VIGENTE

Por razones de interés público, bien común, y/o para asegurar la continuidad y adecuada cobertura de los servicios de transporte público, el Ministerio y los Concesionarios de uso de vías de la ciudad de Santiago podrán proponer cambios al PO vigente.

F.1 Modificaciones a solicitud del Concesionario

En cualquier momento durante la vigencia de su PO, el Concesionario podrá proponer cambios parciales al Programa de Operación vigente.

F.1.1 Requisitos de la solicitud

Las modificaciones al PO vigente deberán ser solicitadas formalmente a la Coordinación Transantiago. La solicitud deberá adjuntar un Informe Técnico que la respalde, el que deberá ser presentado en soporte digital y opcionalmente en papel, y cuyo contenido se describe en el apartado M.1 del presente Anexo.

F.1.2 Admisibilidad formal de la solicitud

Si la solicitud ha acompañado todos los antecedentes requeridos descritos en el acápite anterior, será admitida a trámite. Esto se comunicará mediante una publicación en la página web de la Coordinación Transantiago, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud.

Si por el contrario, la solicitud de modificación de PO hubiere omitido o entregado en forma parcial alguno de los antecedentes, esto se indicará como observación en la publicación en la página web de la Coordinación Transantiago, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud. El Concesionario tendrá tres (3) días hábiles a partir de la fecha de publicación anterior para subsanar, aclarar y/o complementar los antecedentes. De no hacerlo en dicho plazo, se entenderá que ha desistido de su presentación.

F.1.3 Evaluación y aceptación de las solicitudes

Las solicitudes que hayan sido aceptadas a trámite serán analizadas desde el punto de vista técnico, operacional, financiero y social, teniendo como principios de evaluación entre otros los criterios generales que se definen en el apartado I de este Anexo.

La solicitud de modificación podrá ser aceptada, en forma total o parcial, o bien rechazada. La decisión que al efecto adopte el Ministerio deberá notificarse al Concesionario, sin perjuicio de la inclusión de dichos datos en la publicación realizada en la página web de la Coordinación Transantiago.

La aceptación parcial procederá solo cuando la naturaleza de la solicitud permita un adecuado fraccionamiento de la modificación. El Concesionario podrá desistirse de la modificación si la referida aceptación parcial le produjere perjuicio, lo que deberá manifestar en el plazo de tres (3) días hábiles desde que se le notifique de la aceptación parcial.

F.2 Modificaciones a solicitud del Ministerio

El Ministerio, de oficio o a petición de terceros, podrá solicitar al Concesionario una modificación del PO vigente por razones de interés público, bien común, y/o para asegurar la continuidad y adecuada cobertura de los servicios de transporte público.

El Ministerio, a través del Administrador del Contrato, notificará al Concesionario de la solicitud de modificaciones al PO, y dispondrá su publicación en la página web de la Coordinación Transantiago dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha de recepción de la solicitud.

Las solicitudes de modificaciones al PO que realice el Ministerio al Concesionario serán respaldadas por un Informe Técnico, en los términos señalados en el apartado M.1, además de acompañar un calendario preliminar de implementación.

El Concesionario dispondrá de diez (10) días hábiles a partir de la fecha de recepción de la solicitud para analizarla y pronunciarse por escrito, ya sea para aceptarla, realizar observaciones o rechazarla por razones fundadas.

En caso de existir observaciones por parte del Concesionario, éstas se revisarán en conjunto. De no llegar a acuerdo entre las partes, el Ministerio podrá desistir de la solicitud o bien, en caso que el Concesionario se hubiese rehusado o no hubiese enviado oportuna respuesta, el Ministerio podrá enviar la solicitud a otro(s) Concesionario(s) de uso de vías para su evaluación, aceptación y posterior operación, sin que los buses-kilómetros asociados se consideren como afectación al uso preferente del Concesionario, de acuerdo a lo indicado en el Anexo 1 del presente contrato de concesión.

F.3 Implementación de las modificaciones

El Ministerio, a través del Administrador del Contrato, acordará con el Concesionario la fecha de implementación de la(s) modificación(es) aceptadas. En la determinación de la fecha de implementación ambas partes deberán considerar la urgencia de la medida, la factibilidad del Concesionario para llevarla a cabo, los requerimientos de instalación de algún tipo de señal o infraestructura en las paradas, la necesidad de realizar campañas previas de información a los usuarios, entre otros aspectos.

F.4 Recepción de observaciones

El estado de avance de las solicitudes de modificación a los PO será publicado periódicamente en la página web de la Coordinación Transantiago, con el fin de poner en conocimiento y recoger observaciones de los demás Concesionarios de uso de vías y de Metro.

El procedimiento de presentación de observaciones se describe en el apartado J del presente Anexo.

F.5 Otras consideraciones

Las modificaciones al PO efectuadas conforme a lo dispuesto en este Anexo se aplicarán a contar de la fecha que al efecto informe por escrito el Ministerio, a través del Administrador del Contrato.

El Ministerio podrá enviar las solicitudes de modificación de los PO a consulta a otros organismos con competencias en el ámbito de las modificaciones propuestas, tales como Municipalidades, Serviu, Intendencia.

F.6 Modificaciones transitorias

F.6.1 Modificaciones por causa sobreviniente

El Ministerio implementará cambios en el PO si se verifica alguna de las siguientes condiciones: cierre de calles, construcción de obras viales, cambio de sentido de tránsito, prohibición de circulación, acceso a nuevas estaciones de intercambio modal o cualquier otra causa sobreviniente de análoga naturaleza.

En particular, el Ministerio podrá ajustar los trazados por el período que se prolonguen las alteraciones en la vialidad originalmente definida en el PO. Estos ajustes se realizarán sobre la base de información facilitada por instituciones competentes (Seremitt RM, Serviu, Municipios, etc.) o en la medida que se constate en terreno su necesidad. Estos ajustes no se someterán al procedimiento descrito en el apartado F subtítulos F.1 a F.5.

F.6.2 Servicios Especiales y Servicios de Apoyo

Con el objeto de adaptar adecuadamente los servicios ante cambios transitorios en la oferta de transporte y/o la demanda, que se susciten por causas coyunturales que afecten la movilidad de los habitantes de la ciudad, el Ministerio, a través del Administrador del Contrato, podrá exigir al Concesionario la prestación de nuevos servicios (en adelante "Servicios Especiales") o reforzar servicios ya existentes de otros Concesionarios de uso de vías (en adelante "Servicios de Apoyo"). Estos requerimientos serán de carácter transitorio y podrán ser solicitados incluso en el mismo día de ocurridos los hechos que los justifiquen, sin perjuicio de aquellos que estuvieren planificados con antelación como parte del POE, según se señala en el punto D.1.3.

Los Servicios Especiales deberán ser prestados obligatoriamente por el Concesionario, siempre que no impliquen un aumento de la Flota Operativa Base. Los Servicios de Apoyo deberán ser prestados obligatoriamente por el Concesionario durante siete (7) días, en tanto se requieran para cubrir una contingencia que vaya en directo desmedro de los usuarios. De requerirse extender la prestación de Servicios de Apoyo, éstos deberán ser convenidos entre las partes. El Concesionario podrá rehusar la prestación de los Servicios de Apoyo, acreditando fundamentamente que no cuenta con la capacidad de transporte necesaria.

Para prestar estos servicios, el Concesionario podrá hacer uso de buses de la Flota Operativa Base o de Reserva que no se encuentren prestando servicios en el marco del PO vigente. En caso que la Flota Operativa Base esté siendo utilizada en su totalidad en el marco del PO vigente, y que la Flota de Reserva no alcance para cubrir lo solicitado, el Concesionario podrá hacer uso de vehículos de la Flota Auxiliar si dispone de ella. En caso que no disponga de ningún tipo de flota para cubrir lo solicitado, el Concesionario podrá acordar con la Coordinación Transantiago el uso de buses de la Flota Operativa Base que se encuentren prestando servicios en el marco del PO vigente, adecuándose la determinación de los índices de cumplimiento pertinentes, previa autorización expresa del Ministerio expedida a través del Administrador del Contrato. Para tales efectos, el Concesionario deberá informar al Ministerio los buses que han sido utilizados para la prestación de los Servicios Especiales o de Apoyo y, si corresponde, deberá informar de los servicio-sentido-períodos contemplados en el PO vigente que no podrá efectuar producto de esta solicitud, todo lo cual deberá ser concordado previamente con el Administrador del Contrato.

Los Servicios Especiales y de Apoyo no se someterán al procedimiento descrito en el apartado F subtítulos F.1 a F.5, con la excepción de aquellos que estuvieren planificados con antelación como parte del POE, según se señala en el punto D.1.3.

En caso que los Servicios Especiales o de Apoyo deban utilizar zonas pagas asignadas a servicios de otros operadores de transporte, el Ministerio dispondrá que se pague al Concesionario en aquella proporción de las transacciones registradas que resulte de comparar la frecuencia de sus servicios respecto del total de servicios que se registren en operación y que deban utilizar la zona paga.

F.6.3 Inyecciones de buses a servicios deficitarios

Sin perjuicio de las inyecciones que pudieren ser definidas y planificadas por el Concesionario en su Programa de Operación, y en el contexto de contingencias propias de la operación diaria

de los servicios, el Ministerio, a través del Administrador del Contrato, podrá exigir al Concesionario **salidas adicionales o inyecciones no programadas** para reforzar servicios contemplados en el Programa de Operación vigente, con el objeto de restablecer o recuperar los niveles de operación previstos en el PO. Dichos niveles se considerarán vulnerados cuando la Coordinación Transantiago verifique, a través de imágenes en línea provenientes de cámaras de video o información directa de su personal en terreno, alguna de las siguientes condiciones:

- a. Aglomeraciones de usuarios en paradas de alta demanda, si y sólo si el número estimado de usuarios concentrados en una parada es superior a una y media (1,5) veces la capacidad del bus tipo que opera en el servicio-sentido-período que debe atender dicha demanda.
- b. Intervalos en ruta o despacho mayores o iguales a treinta (30) minutos, que se produzcan en los primeros dos tercios (2/3) de la ruta en su sentido más cargado, cuando el intervalo programado sea menor o igual a veinte (20) minutos, sin perjuicio de los descuentos y sanciones que procedan de conformidad al contrato de concesión.
- c. Intervalos en ruta o despacho mayores o iguales a cuarenta (40) minutos, que se produzcan en los primeros dos tercios (2/3) de la ruta en su sentido más cargado, cuando el intervalo programado sea mayor que veinte (20) minutos y menor o igual a treinta (30) minutos, sin perjuicio de los descuentos y sanciones que procedan de conformidad al contrato de concesión.

En horarios punta, el sentido más cargado de un servicio será el que presente mayor oferta de transporte según el PO vigente. En tanto, en los horarios valle, ambos sentidos serán considerados como de igual carga, por lo que estas salidas adicionales o inyecciones podrán ser solicitadas en cualquiera de los dos sentidos.

Las salidas adicionales e inyecciones no programadas, en cuanto tienen por objeto resolver problemas en la operación del propio Concesionario, serán de carácter obligatorio para éste. La no prestación de estos servicios en los términos definidos por el Ministerio será sancionada conforme se indica en el Anexo 7 del presente contrato de concesión.

El Concesionario podrá disponer de los buses de la Flota Auxiliar o de Reserva para ejecutar estas inyecciones. En caso que la Flota Auxiliar no exista o la Flota de Reserva no se encuentre disponible, los buses para inyecciones podrán provenir de la Flota Operativa Base, específicamente del sentido menos cargado de algún servicio en operación, lo que deberá ser previamente concordado con la Coordinación Transantiago.

Las inyecciones no alterarán el cálculo de cumplimiento de frecuencia ni regularidad en despacho. En caso que los buses a inyectar provengan de un servicio-sentido de menor carga considerado en el PO vigente, no será exigido el cumplimiento de frecuencia y regularidad para el servicio que auxilia.

El Ministerio podrá modificar, eliminar y/o agregar condiciones que justifiquen estas salidas adicionales o inyecciones, en atención a razones de buen servicio.

Sin perjuicio de lo anterior, se deberán establecer y acordar entre las partes las formas de comunicación y protocolos de acción para resolver estos casos, todo lo cual deberá quedar establecido de acuerdo a lo que se indica en el apartado L del presente anexo.

Las salidas adicionales e inyecciones no se someterán al procedimiento descrito en el apartado F subtítulos F.1 a F.5.

G. LÍMITES DE MODIFICACIÓN A LOS PROGRAMAS DE OPERACIÓN

Con el fin de lograr los objetivos de calidad y eficiencia del sistema, el total de kilómetros comerciales podrá variar en los primeros veinticuatro (24) meses de operación a lo más en un diez por ciento (10%) respecto de la situación inicial, entendida ésta como el total de kilómetros comerciales definidos en el Programa de Operación de temporada normal del inicio del contrato de concesión.

Para los años siguientes el total de kilómetros comerciales del PO de temporada normal podrá variar a lo más en un cinco por ciento (5%) respecto al total de kilómetros del último PO de temporada normal del año anterior.

Con todo, la máxima variación de los kilómetros comerciales durante todo el período de concesión no superará el veinte por ciento (20%) respecto de la situación inicial, salvo que exista acuerdo entre las partes. Esta regla podrá aplicarse en la medida que sea factible la ejecución del PO con la flota operacional disponible para el periodo respectivo.

Con todo, los límites de modificación establecidos en este apartado podrán ser modificados de común acuerdo entre las partes.

H. VIGENCIA

Los Programas de Operación tendrán una vigencia de seis (6) meses calendario, y comenzarán a regir los días 1 de enero o 1 de julio, según corresponda. La vigencia del primer PO se extenderá desde la fecha en que se encuentre tramitado el acto administrativo que apruebe el contrato hasta el próximo 31 de diciembre o 30 de junio, lo que ocurra primero.

Lo anterior no será aplicable en caso de la incorporación de modificaciones a un Programa de Operación vigente, en cuyo caso dichas modificaciones se aplicarán a contar de la fecha que al efecto informe el Ministerio, a través del Administrador del Contrato.

Las modificaciones a un Programa de Operación formarán parte integrante de éste, y su vigencia se extenderá hasta la vigencia del Programa de Operación respectivo, es decir, hasta el día 30 de junio o 31 de diciembre del año en curso, según corresponda. Con todo, las modificaciones admitidas con posterioridad a la fecha de aceptación del Programa de Operación para el período inmediatamente siguiente, se entenderán incorporadas automáticamente a este nuevo Programa de Operación.

I. CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LAS PROPUESTAS

Considerando que la responsabilidad de elaboración del PO y su correcto diseño corresponde al Concesionario, el Ministerio, para velar por el interés público y por razones fundadas, podrá solicitar modificaciones al PO o rechazar las modificaciones propuestas por el Concesionario en función de los criterios detallados en este apartado.

El Ministerio analizará las propuestas de Programa de Operación y las solicitudes de modificaciones al

PO solicitadas por el Concesionario desde el punto de vista técnico, operacional, financiero y social, teniendo en vista como principios de evaluación, los siguientes:

- I.1 Factibilidad operativa, en términos de infraestructura, gestión de servicios y flota disponible.
- I.2 Costos del Sistema, factibilidad económica y fuente de financiamiento si requiriere.
- I.3 Potencial de mejora en los niveles de servicio al usuario, principalmente en términos de disminución de tiempos de viaje y reducción de transbordos.
- I.4 Control de la competencia en el uso de las vías. Velar porque en la asignación de los servicios se respete el derecho preferente de uso de vías que tiene el Concesionario, de conformidad a lo establecido en el Anexo 1 del Contrato. Asimismo, se cautelará el derecho preferente de uso de vías que tienen los otros operadores de transporte, de acuerdo a lo establecido en los correspondientes contratos.
- I.5 Maximización de la eficiencia en el uso de flota.
- I.6 Otros que al momento de la evaluación revistan relevancia.

Podrán ser rechazadas todas aquellas solicitudes de modificación de PO que cumplan con alguna de las siguientes condiciones:

- I.7 Aquellas modificaciones de PO que impliquen dejar sin una adecuada oferta de transporte público a algún sector de la ciudad.
- I.8 Aquellas solicitudes en que la modificación propuesta altere significativamente la estructura original del trazado, salvo cuando la modificación efectivamente optimice la malla de recorridos de transporte público de la ciudad de Santiago y mejore la calidad de servicio para los usuarios.
- I.9 Aquellas modificaciones de PO que impliquen sobrepasar los límites máximos de concentración del mercado definidos por el Ministerio, de acuerdo a lo indicado en la Cláusula 3 puntos 3.1.4 y 3.1.5 del contrato de concesión.
- I.10 Aquellas modificaciones que impliquen un mayor pago al Concesionario, que no sea consistente con la mejora esperada en la calidad del servicio de transporte.
- I.11 Aquellas modificaciones que impliquen reducciones de oferta en servicios que registran bajos índices de cumplimiento de frecuencia y regularidad, o donde se haya detectado problemas de disponibilidad efectiva de transporte, de acuerdo a lo establecido en el Anexo 6 del contrato de concesión.
- I.12 Otras consideraciones a definir por el Ministerio por razones fundadas.

Las modificaciones a los Programas de Operación requeridas por el Ministerio deberán responder a los mismos criterios descritos en este apartado.

J. SOLUCIÓN DE DIFERENCIAS

Todas las propuestas y solicitudes de modificación de PO que hubieren sido admitidas a tramitación, y sus antecedentes de respaldo, serán publicados en la página web de la Coordinación Transantiago,

con el fin de poner en conocimiento y recoger observaciones de los demás operadores de transporte, de Metro u otros organismos que pudieren considerarse afectados por ellos.

Tanto Metro como cualquier operador de transporte de la ciudad de Santiago que estime que una solicitud de modificación de servicio admitida a tramitación le pudiera afectar más allá de los márgenes contemplados en los correspondientes contratos, podrá formular por escrito sus observaciones o reclamos ante la Coordinación Transantiago, dentro del plazo de diez (10) días contados desde su publicación en caso de ser una propuesta de PO, o de la publicación que informa la admisibilidad de la solicitud en caso de modificaciones al PO.

Con la finalidad de respaldar las observaciones o reclamos formulados, el reclamante deberá fundamentar técnicamente los motivos de sus observaciones. Los antecedentes técnicos que se acompañen, si fuese el caso, deberán ser entregados en medios digitales. Si la reclamación no cumpliera con la referida exigencia no será admitida a trámite.

Transcurrido el plazo de diez (10) días señalado precedentemente sin que se reciban observaciones, el Ministerio podrá adoptar la decisión de implementar o no el PO y/o la modificación solicitada sin que haya instancias de reclamo posteriores.

Si existiese algún pronunciamiento en contra de la propuesta de modificación, se discutirán las discrepancias existentes entre la modificación propuesta y el pronunciamiento fundado y contrario del reclamante, en el marco de reuniones técnicas organizadas y presididas por el Administrador del Contrato, donde podrán concurrir conjuntamente el reclamante y el interesado. Estas reuniones técnicas comenzarán a más tardar siete (7) días después de la fecha en la que se haya recibido la formulación de observaciones.

Los reclamos u observaciones serán analizados en su mérito, y el Ministerio notificará la decisión definitiva sobre la modificación a través de su publicación en la página web de la Coordinación Transantiago, pudiendo acogerse las observaciones en su totalidad, en forma parcial o desestimarse por razones fundadas.

En cualquier caso, el Ministerio cautelará porque se respete el derecho de uso preferente de todos los operadores de transporte, o que se cuantifique apropiadamente la afectación a este derecho, en los términos descritos en el Anexo 1 del contrato de concesión.

Los plazos para resolver diferencias señalados en este apartado no estarán condicionados al proceso de presentación y aprobación de los Programas de Operación detallados en el apartado E.2 de este anexo, ni afectarán los plazos asociados a dicho proceso.

K. FORMA DE PAGO DE LOS SERVICIOS

- K.1 Los kilómetros comerciales correspondientes a los servicios establecidos en el Programa de Operación Base (POB) se denominarán “kilómetros comerciales programados” (*kmp*) y se pagarán de acuerdo al mecanismo de pago descrito en la Cláusula 5 del contrato de concesión.
- K.2 Los kilómetros comerciales correspondientes a los Servicios Especiales establecidos en el Programa de Operación Especial (POE) se denominarán “kilómetros comerciales especiales” (*kme*) y tendrán derecho a un recargo del treinta y tres por ciento (33%) en el valor del precio

por kilómetro de la unidad de negocio (*PK*) de la liquidación en que corresponda pagar dichos servicios, de acuerdo al mecanismo de pago descrito en la Cláusula 5 del contrato de concesión.

- K.3 Los kilómetros comerciales correspondientes a los Servicios de Apoyo establecidos en el Programa de Operación Especial (POE) se denominarán “kilómetros comerciales de apoyo” (*kma*) y tendrán derecho a un recargo del treinta y tres por ciento (33%) en el valor del precio por kilómetro de la unidad de negocio (*PK*) de la liquidación en que corresponda pagar los siete (7) primeros días de operación de dichos servicios. A partir del octavo (8°) día los kilómetros comerciales de apoyo se considerarán kilómetros comerciales programados (*kmp*) y, en consecuencia, se pagarán de acuerdo al mecanismo de pago descrito en la Cláusula 5 del contrato de concesión sin recargo en el valor de *PK*.
- K.4 Los kilómetros comerciales correspondientes a Salidas Adicionales e Inyecciones No Programadas establecidos en el Programa de Operación Especial (POE) se denominarán “kilómetros comerciales de inyecciones” (*kmy*) y se contabilizarán en función de los kilómetros a recorrer desde el punto de inserción en el trazado del servicio hasta el final del recorrido. Estos kilómetros se pagarán de acuerdo al mecanismo de pago descrito en la Cláusula 5 del contrato de concesión, sin considerar recargo alguno en el precio por kilómetro (*PK*) por cuanto fueron requeridos a raíz de problemas observados en la operación del Concesionario.

L. PROTOCOLOS DE ACCIÓN FRENTE A CONTINGENCIAS

Considerando que la actividad del transporte público está constantemente sujeta a eventos e incidentes de difícil predicción, se requiere que los diferentes actores del sistema trabajen en forma coordinada, con el fin de generar respuestas y soluciones rápidas a los problemas que se susciten en la operación.

Actualmente los operadores de transporte supervisan el desempeño de sus servicios a través de los Centros de Operación de Flota (COF). Asimismo, la Coordinación Transantiago, a través del Centro de Monitoreo de Buses (CMB), mantiene una supervisión constante de la operación de todos los servicios de transporte público del Sistema. Se hace imprescindible, entonces, generar canales de comunicación y coordinación eficaz y eficiente entre estos actores.

Para lograr eficiencia y rapidez en la resolución de contingencias, el Concesionario deberá proponer, dentro de los primeros sesenta (60) días desde el inicio del contrato de concesión, un Protocolo de Acción Frente a Contingencias (PAC) que regule el procedimiento de comunicación entre el Centro de Monitoreo de Buses (CMB) de la Coordinación Transantiago y el (los) Centro(s) de Operación de Flota (COF) del Concesionario, así como las acciones que éste deberá realizar en casos de contingencia. La no presentación del PAC en los plazos establecidos generará una multa de conformidad a lo dispuesto en el Anexo 7 del contrato de concesión.

El PAC será revisado por la Coordinación Transantiago, quien deberá pronunciarse dentro de los treinta (30) días siguientes respecto de su contenido, ya sea para aprobarlo o formular observaciones. El Concesionario tendrá veinte (20) días para resolver dichas observaciones y entregar una nueva

propuesta de PAC. La no presentación del PAC corregido en los plazos establecidos generará una multa de conformidad a lo dispuesto en el Anexo 7 del contrato de concesión.

Se entiende que el Protocolo de Acción frente a Contingencias (PAC) será un documento vivo, que se irá modificando durante la vigencia del contrato de concesión de acuerdo a los requerimientos del Concesionario y/o del Ministerio, con el fin de perfeccionar los mecanismos de comunicación y acción conjunta. Con todo, cualquier modificación al PAC deberá ser consensuada entre las partes, conforme al procedimiento antes descrito.

Las actividades, procedimientos y/o cualquier acción que se derive del PAC serán de carácter obligatorio para el Concesionario, y de verificarse el no cumplimiento de alguna de estas acciones esto se considerará una falta que tendrá asociada multas de acuerdo a lo indicado en el Anexo 7 del contrato de concesión.

M. ASPECTOS METODOLÓGICOS

M.1 Contenido de los informes técnicos

Todas las solicitudes de modificación a los PO, tanto las efectuadas por el Concesionario como aquellas requeridas por el Ministerio, deberán ser respaldadas con antecedentes técnicos que justifiquen la propuesta presentada, y en la cual se identifique claramente la necesidad real de la modificación solicitada.

Estos antecedentes deberán ser presentados como parte de un Informe Técnico, el cual deberá abordar los siguientes aspectos:

- M.1.1 Fundamento de la solicitud. Descripción de la problemática o necesidad existente que se busca resolver a través de la modificación.
- M.1.2 Descripción general del tipo de modificación(es) propuesta(s).
- M.1.3 Identificación del (los) servicio(s) a modificar.
- M.1.4 Identificación de las vías involucradas.
- M.1.5 Información de la demanda actual. Estos antecedentes podrán ser presentados de preferencia en forma de perfiles de carga para el recorrido completo o, al menos, en el tramo más cargado, para cada servicio-sentido-período. Se deberá identificar los puntos y horarios críticos, y se podrá complementar con información de transacciones y/o cualquier otro antecedente que se estime relevante para describir la demanda.
- M.1.6 Información de la demanda futura esperada. Presentación de antecedentes que permitan dimensionar, al menos en términos de orden de magnitud, la demanda esperada tras la modificación. Esta información se podrá complementar con cualquier otro antecedente que permita describir la demanda esperada y, de ser factible, informar la variación esperada de los perfiles de carga, destacando los nuevos puntos críticos, si corresponde.
- M.1.7 Proposición de programa de operación para los servicios modificados, de acuerdo a la demanda prevista.

- M.1.8 Cuantificación de las plazas y kilómetros comerciales requeridos, y su diferencia respecto al PO vigente.
- M.1.9 Identificación de otros servicios (propios o de otros Concesionarios de uso de vías) que se verían afectados por las modificaciones, ya sea en términos operacionales o de demanda, y descripción de los efectos esperados.
- M.1.10 Información de indicadores de cumplimiento de los servicios a modificar, en el último trimestre.
- M.1.11 Informe de reclamos o solicitudes de usuarios que amparen la modificación solicitada, si los hubiere.
- M.1.12 Otros antecedentes que se estimen de relevancia para el análisis técnico.

Los Informes Técnicos presentados por el Concesionario deberán ser entregados en soporte magnético u óptico. Asimismo, todas las figuras que describan los trazados, paradas y otros elementos afines deberán ser presentados en formato TransCAD o similar.

El Ministerio entregará al Concesionario un formato estándar para el Informe Técnico dentro de los treinta (30) días siguientes al inicio del contrato de concesión.

M.2 Metodologías de referencia para la medición manual de perfiles de carga

El perfil de carga debe entenderse como una estimación del nivel de ocupación promedio de cada servicio, en un determinado sentido y período. La información obtenida permite evaluar y diseñar de mejor forma la operación del servicio, en términos de la capacidad requerida y oportunidad de entrega de la misma.

Las mediciones deberán llevarse a cabo en todo el trazado del servicio-sentido, partiendo desde el terminal y/o cabezal de inicio del recorrido en caso que el bus no salga del terminal. Para cada período horario, se deberán medir todas las expediciones durante tres (3) días diferentes.

La información a recopilar en cada vehículo deberá ser, a lo menos, la siguiente:

M.2.1 Datos a nivel de servicio

- i) Número y sentido del servicio
- ii) Placa patente del bus
- iii) Hora de salida desde el terminal/cabezal de inicio del recorrido
- iv) Hora de llegada al terminal/cabezal de término del recorrido

M.2.2 Datos a nivel de parada

- i) Identificación de la parada
- ii) Hora de paso por la parada
- iii) Cantidad de pasajeros que suben
- iv) Cantidad de pasajeros que bajan

Dependiendo de la afluencia esperada del servicio y del tamaño de los vehículos, se deberá considerar en cada bus un equipo de entre dos (2) y cuatro (4) encuestadores; idealmente cada encuestador debe medir una sola puerta, la que debería quedar identificada en el formulario de medición.

Cada equipo deberá abordar el bus en el terminal o cabezal de inicio del recorrido, y permanecer en él hasta el final del trazado, siempre en un lugar cercano a las puertas y con buena visibilidad sobre éstas.

Se deberá tener especial precaución al medir subidas y bajadas en zonas pagas, ya que el volumen de abordaje probablemente será mayor que en una parada normal y la gente subirá por todas las puertas del bus indistintamente.

La información recopilada por un equipo de medición, que incluirá diferentes mediciones según la puerta observada, deberá ser apropiadamente agregada para representar el perfil de carga completo del bus medido.

A modo de verificación de los datos, se deberían realizar chequeos cruzados con información proveniente de transacciones, o mediciones a través de medios tecnológicos que pudiere disponer el Concesionario.

M.3 Metodología de referencia para distribución de transacciones en zonas pagas mixtas

La distribución teórica de usuarios entre los servicios que utilizan una zona paga, considerando además los transbordos que se generen al ingresar el usuario a un servicio en la zona paga, será determinada a través del siguiente método.

Se realizarán tres mediciones anuales por zona paga, una de ellas en la temporada estival, y las otras dos en temporada normal.

Los resultados obtenidos a partir de esas encuestas, esto es, las distribuciones de uso de servicios y transbordos entre Unidades de Negocio, serán usados para efectos del pago a partir del momento en que estén disponibles, y hasta que una nueva medición las reemplace. Evidentemente, la última medición disponible para temporada estival será utilizada para las liquidaciones de ese tipo de temporada, y así también se hará con la temporada normal.

La encuesta deberá ceñirse al siguiente lineamiento general:

M.3.1 Se encuestará a las personas que llegan a la zona paga, con el fin de conocer la siguiente información:

- 
- i) De dónde viene el usuario, entendido esto como el servicio que tomó previamente (bus o metro), o bien, si no proviene de ningún servicio del Sistema (por ejemplo, caminata, auto, taxi, taxi colectivo).
 - ii) Qué conjunto de servicios de los que se detienen en la zona paga le sirven para realizar su viaje ("servicios potenciales").
 - iii) Qué servicio del Sistema usará posteriormente, si es que pretende transbordar luego de abordar un servicio en la zona paga.

Lo anterior permite visualizar el comportamiento del usuario encuestado como una secuencia de viaje en tres etapas, en que el segundo eslabón de esta cadena corresponde a su comportamiento en la zona paga que se está estudiando.

M.3.2 Se denominará trío a cada una de las secuencias posibles (considerando todos los usuarios encuestados), agrupando los servicios que pertenecen a una misma Unidad de Negocio. Por ejemplo, en una cierta zona paga se puede tener el trío “Ninguna-UN1-UN5”, representando usuarios que no provienen de ningún servicio del Sistema al llegar a la zona paga, toman en la zona paga un servicio de la Unidad de Negocio 1, y pretenden transbordar posteriormente a un servicio que pertenece a la Unidad de Negocio 5.

M.3.3 A fin de determinar el número de personas que optan por cada trío, en particular determinando la distribución de usuarios entre las Unidades de Negocio que utilizan la zona paga, se asumirá para cada conjunto de servicios potenciales identificado en M.3.1 ii), que los usuarios se distribuirán entre dichos servicios en forma proporcional a la frecuencia de cada uno, de acuerdo al Programa de Operación vigente.

A modo de ejemplo, la metodología descrita dará lugar a una tabla del siguiente estilo:

Unidad de Negocio Servicio Previo	Unidad de Negocio Servicio en Zona Paga	Unidad de Negocio Servicio Posterior	Usuarios encuestados	Porcentaje respecto del total
Ninguna	UN1	UN4	15	21%
UN1	UN1	Ninguna	7	10%
UN1	UN2	Ninguna	3	4%
Ninguna	UN2	Ninguna	45	64%
Total	-	-	70	100%

Multiplicando los porcentajes así obtenidos por las transacciones totales registradas en la zona paga, se obtendrá la distribución de pasajeros estimada para cada trío. Esto permitirá asignar las transacciones a cada Unidad de Negocio y estimar las transacciones sin derecho a pago que corresponda por concepto de transbordos entre servicios de la misma Unidad de Negocio.

La metodología precisa de la encuesta, los tamaños muestrales requeridos y el detalle de los cálculos previstos, se precisarán en un manual que elaborará la Coordinación Transantiago y entregará a más tardar quince (15) días después del inicio del contrato de concesión.

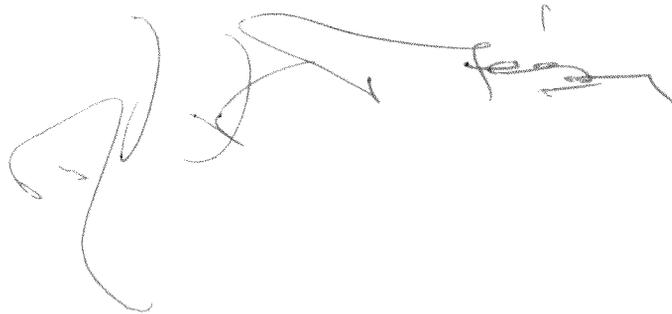
N. DE LAS MODIFICACIONES AL ANEXO

Sin perjuicio de las atribuciones para realizar ajustes y modificaciones previstas en los apartados anteriores, y con el objeto de asegurar la continuidad y calidad de los servicios de transporte, este Anexo podrá modificarse, total o parcialmente, por acuerdo entre las partes.

O. PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL INICIO DEL PERÍODO DE CONCESIÓN

El Concesionario declara haber recibido del Ministerio el Programa de Operación Inicial de temporada normal, el cual se entenderá parte integrante de este contrato de concesión.

El Concesionario, sobre la base de dicho Programa de Operación Inicial, deberá proponer y acordar con el Ministerio los ajustes necesarios para la definición de la oferta de los servicios en temporada estival, si corresponde atendida la fecha de inicio del contrato de concesión y de puesta en marcha de los servicios.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and strokes, positioned in the center of the page.

ANEXO 4

DE LA FLOTA DEL CONCESIONARIO Y LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS BUSES

A. INTRODUCCIÓN

El Concesionario deberá disponer de una flota suficiente para prestar los servicios de transporte establecidos en el Programa de Operación vigente, de acuerdo a los estándares de calidad descritos en el Anexo 3 del contrato de concesión.

Del mismo modo, la tipología y modalidad de tenencia de los buses deberá estar orientada a la calidad y la continuidad del servicio.

B. DEFINICIONES

Sin perjuicio de las definiciones contenidas en el punto 1.1 de la Cláusula 1 del contrato de concesión y/o en alguno de sus anexos, las palabras que a continuación se indican tendrán el significado que para cada caso se determina, independientemente de su uso en singular o en plural, en género masculino o femenino, en mayúsculas o minúsculas, o en las formas y funciones gramaticales en que sean empleadas para la adecuada redacción, comprensión e interpretación de este contrato de concesión.

B.1 **Flota:** es el conjunto de buses de que dispone el Concesionario para prestar los servicios de transporte público definidos por el Ministerio en el marco de la respectiva concesión de uso de vías. La Flota del Concesionario estará conformada por tres componentes:

B.1.1 **Flota Operativa Base:** corresponde al conjunto de buses suficientes para operar los servicios considerados en el Programa de Operación.

B.1.2 **Flota de Reserva:** corresponde a los buses adicionales que el Concesionario debe tener por sobre la Flota Operativa Base, con el propósito de reemplazar los buses de la Flota Operativa Base cuando alguno de éstos no se encuentre en condiciones de prestar los servicios contratados.

B.1.3 **Flota Auxiliar:** corresponde al conjunto de buses que el Concesionario puede tener, a su entero costo, además de la Flota Operativa Base y la Flota de Reserva, para prestar servicios adicionales a los definidos en el Programa de Operación o realizar reemplazos de los buses de la Flota Operativa Base, en caso de que los buses de la Flota de Reserva requeridos no resultasen suficientes.

B.2 **Capacidad de Transporte o Plazas de un bus:** corresponde a la cantidad máxima de pasajeros que puede transportar un bus, según se establece en el Decreto Supremo N°122, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

B.3 **Capacidad de Transporte de un servicio:** corresponde a la suma de la capacidad de transporte de todos los buses de un servicio, en un período de tiempo.

B.4 **Plazas Totales:** representa la suma de la capacidad de transporte de todos los vehículos que componen la flota de una Unidad de Negocio.

B.5 **RNSTP:** Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, establecido y regulado por el Decreto Supremo N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o el que lo reemplace.

C. RESTRICCIONES

C.1 Flota de Reserva

El Concesionario deberá definir el tamaño de la Flota de Reserva de acuerdo a sus requerimientos, considerando como restricción que ésta deberá corresponder, como mínimo, al 4% de los buses de la Flota Operativa Base, durante todo el período de concesión.

C.2 Flota Auxiliar

El Concesionario podrá utilizar buses de la Flota Auxiliar para operar los servicios establecidos en el Programa de Operación Base (POB), sólo hasta completar un 10% de la capacidad de transporte requerida para el cumplimiento del POB.

Esta restricción no regirá para el caso de los Servicios Especiales, Servicios de Apoyo e Inyecciones No Programadas, según lo establecido en el Anexo 3 del contrato de concesión.

C.3 Del tipo de vehículos

No se establecerán restricciones en cuanto a la composición de la flota según la tipología de los vehículos. El Concesionario deberá seleccionar el tamaño de los buses que mejor se ajuste a los requerimientos para lograr una adecuada prestación de los servicios.

D. DE LOS BUSES

D.1 Requisitos generales

Los buses que compongan la flota del Concesionario podrán ser nuevos o usados, y deberán cumplir con lo establecido en los Decretos Supremos N°212/1992 y N°122/1991, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

D.2 Modalidad de tenencia de la flota

El Concesionario deberá disponer de un título legítimo que lo habilite para, a lo menos, usar y gozar de los buses que compongan la flota, tales como arrendamiento, leasing o compraventa.

D.3 Habilitación para prestar servicios

Todos los buses que integren la flota deberán estar inscritos en el RNSTP para la prestación de los servicios establecidos en el Anexo 2 del presente contrato de concesión.

La Flota Auxiliar solo podrá inscribirse en el RNSTP una vez que todos los vehículos de la Flota Operativa Base y de Reserva inicial se encuentren inscritos en el referido registro.

D.4 Determinación de la capacidad de transporte de los buses

Los buses tendrán la capacidad de transporte que para cada modelo haya determinado el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) en el proceso de certificación de éstos, de conformidad a lo

dispuesto en el numeral segundo del artículo 7 del citado Decreto Supremo N°122, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En caso que la metodología de cálculo de la capacidad de los buses fuese modificada durante la vigencia de la concesión, este hecho no producirá cambios al número de vehículos del Concesionario exigidos en el marco del presente contrato de concesión al momento de la modificación, y se considerarán válidas las plazas equivalentes.

D.5 Vida útil

Dependiendo de la tecnología de propulsión utilizada, se considerará que un bus de la Flota Operativa Base o de Reserva habrá completado su vida útil cuando supere los límites señalados en la Tabla 1 respecto al kilometraje máximo recorrido, de acuerdo a la metodología de cálculo que se expone en el apartado D.5.1, o la antigüedad máxima entendida como años transcurridos desde su fabricación de acuerdo a la anotación en el Registro de Vehículos Motorizados, lo que ocurra primero. Esta condición se aplicará para los vehículos nuevos que soliciten su primera inscripción en el RNSTP a partir de la fecha de inicio del presente contrato de concesión.

En el caso de los buses que se encontraren inscritos y en operación, prestando servicios en alguna unidad de negocio de Transantiago a la fecha de inicio del presente contrato de concesión, se les serán reconocidas las disposiciones en cuanto a la vida útil vigentes previo a la fecha de inicio del presente contrato de concesión, de acuerdo a lo indicado en la Tabla 1.

Tabla 1
Vida útil de los vehículos de la Flota

Tecnología de propulsión	Vehículos inscritos y en operación a la fecha de inicio del contrato (a)		Vehículos nuevos inscritos a partir de la fecha de inicio del contrato (b)	
	Kilometraje máximo recorrido	Edad máxima (años desde su fabricación)	Kilometraje máximo recorrido	Edad máxima (años desde su fabricación)
Motor Diesel	1.000.000	no aplica	1.000.000	12
Motor a gas natural comprimido	1.400.000	no aplica	1.400.000	15
Motor híbrido (Diesel-eléctrico)	1.400.000	no aplica	1.400.000	15
Sistema eléctrico	1.800.000	no aplica	1.800.000	20

En el caso de la Flota Auxiliar, se considerará que un bus habrá completado su vida útil cuando supere los límites de Edad Máxima (años desde su fabricación) indicados en la columna (b) de la Tabla anterior.

Una vez completada su vida útil, los buses serán cancelados del RNSTP para operar servicios en la Región Metropolitana y no podrán ser inscritos en la Flota Operativa Base y de Reserva de ninguna unidad de negocio de Transantiago, salvo que se incorporen a una Flota Auxiliar en los casos en que proceda conforme a la vida útil que se indica en el párrafo anterior.

D.5.1 Metodología de estimación del kilometraje recorrido

La contabilización del kilometraje recorrido por cada bus de la flota del Concesionario se determinará a través de las mismas herramientas tecnológicas de que dispone la Coordinación

Transantiago para la determinación de los kilómetros comerciales reales prestados por el Concesionario, para los fines del pago descrito en la Cláusula 5 punto 5.4 del contrato de concesión, y mediante la cual cada bus es identificado por su Placa Patente Única (PPU).

De acuerdo a lo anterior, el kilometraje recorrido por cada bus corresponderá a aquellos kilómetros comerciales provenientes de la operación efectiva de cada vehículo en el mes T , en el marco de el o los Programa(s) de Operación vigente(s) durante el mes T , los que ciertamente incluyen aquellos kilómetros comerciales provenientes de Servicios Especiales, Servicios de Apoyo e Inyecciones no programadas ejecutadas durante el mes T , así como los kilómetros comerciales que se reconozcan como resultados de la revisión (reprocesos) o impugnación de la información.

La determinación del kilometraje recorrido de los buses se realizará mediante el siguiente procedimiento:

- i) Los kilómetros recorridos por cada bus de la Unidad de Negocio, identificado por su PPU, durante el mes de cálculo T , se determinará de la siguiente forma:

$$KmsPPU_{n,T} = KmsPPU_{n,T}^{reporte} + KmsPPU_{n,T}^{RI}$$

Donde:

$KmsPPU_{n,T}$: Kilómetros recorridos por el bus/PPU de la Unidad de Negocio n en el mes T .

$KmsPPU_{n,T}^{reporte}$: Kilómetros comerciales ejecutados por un bus/PPU en el marco de el o los Programa(s) de Operación de la Unidad de Negocio n vigente(s) durante el mes T , obtenidos a través de los reportes de los sistemas tecnológicos.

$KmsPPU_{n,T}^{RI}$: Kilómetros comerciales adicionales ejecutados por un bus/PPU de la Unidad de Negocio n , provenientes de reprocesos o impugnaciones sancionadas por el Ministerio durante el mes T .

- ii) Los kilómetros recorridos acumulados de un determinado bus/PPU de la Unidad de Negocio n calculados al mes T , serán el resultado de la suma de los kilómetros recorridos acumulados de ese bus/PPU al mes anterior al de cálculo ($T-1$), más los kilómetros recorridos de dicho bus/PPU durante el mes de cálculo, según la siguiente expresión:

$$KmsAcumPPU_{n,T} = KmsAcumPPU_{n,T-1} + KmsPPU_{n,T}$$

Donde:

$KmsAcumPPU_{n,T}$: Total de kilómetros recorridos del bus/PPU de la Unidad de Negocio n al mes T de cálculo.

$KmsAcumPPU_{n,T-1}$: Total de kilómetros recorridos del bus/PPU de la Unidad de Negocio n calculados al mes $T-1$.

$KmsPPU_{n,T}$: Kilómetros recorridos por el bus/PPU de la Unidad de Negocio n en el mes T .

Para la definición del kilometraje recorrido inicial (es decir, cuando $T=0$) de un bus/PPU de la Unidad de Negocio n , se distinguirán tres casos:

- a. Vehículos nuevos inscritos a partir de la fecha de inicio del contrato de concesión: en este caso, se considerará que los buses tienen un kilometraje recorrido inicial igual a cero.
- b. Vehículos que a la fecha de inicio del contrato de concesión se encuentren inscritos y en operación, prestando servicios en alguna Unidad de Negocio de Transantiago: en este caso, se reconocerá como kilometraje recorrido inicial aquel registrado por la Coordinación Transantiago al mes inmediatamente anterior a la fecha de inicio del presente contrato de concesión.
- c. Vehículos que a la fecha de inicio del contrato de concesión se encuentren inscritos y en operación prestando servicios fuera del Sistema Transantiago: en este caso, se reconocerá como kilometraje recorrido inicial al mayor valor entre el kilometraje indicado por el odómetro del vehículo y el kilometraje recorrido promedio de todos los buses de la Unidad de Negocio de igual tipología y año de fabricación.

Esta metodología de estimación del kilometraje recorrido podrá ser modificada de común acuerdo entre las partes.

D.6 Emisiones, Relación Peso-Potencia y Niveles de Ruido

Los buses deberán cumplir con la normativa vigente sobre emisiones de contaminantes, relación peso-potencia y niveles de ruido.

Los motores de los buses nuevos que soliciten su primera inscripción en el RNSTP deberán cumplir con las normas sobre emisiones contenidas en el Decreto Supremo N°130/2001 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones.

El Concesionario sólo podrá reemplazar o convertir la tecnología de propulsión de los buses por otras de igual o superior tecnología, en cuyo caso conservarán la vida útil original del vehículo. Dicho reemplazo de tecnología deberá ser certificado por el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) del Ministerio, o el organismo que lo reemplace o suceda.

D.7 Modificaciones a la Carrocería

La estructura del chasis o carrocería no podrá ser modificada por el Concesionario sin la autorización expresa del fabricante, acreditada ante el Ministerio. Se considera modificación todo cambio en las dimensiones y/o reubicación de los componentes estructurales del chasis o carrocería, reubicación del motor, caja de velocidades y dirección.

Se entenderá por componentes estructurales del chasis los travesaños y largueros, y en el caso de la carrocería, las columnas y todo punto de fijación estructural que el fabricante determine.

D.8 Requisitos respecto de usuarios con discapacidad o movilidad reducida

Los buses del Concesionario deberán cumplir, según corresponda, con lo dispuesto el Decreto Supremo N°122, de 1991, el Decreto Supremo N°212, de 1992, ambos del Ministerio y en el Decreto

Supremo N°142, de 2010, del Ministerio de Planificación, en lo referente a la señalización, asientos y espacios suficientes de fácil acceso para las personas con discapacidad.

Los buses clases A2, B y C definidos el Decreto Supremo N°122 antes individualizado, que integren la Flota Operativa Base y Flota de Reserva del Concesionario, deberán contar además, con un espacio reservado para el anclaje de sillas de ruedas, con mecanismos de aviso de parada y alarma que faciliten la comunicación entre el usuario discapacitado y el conductor del bus. Se deberá marcar con un símbolo el lugar destinado al transporte de los usuarios en silla de ruedas, de acuerdo a lo que indique el Manual de Normas Gráficas vigente.

D.9 Presentación interior, exterior y publicidad

La presentación interior y exterior de los buses, así como los espacios internos y externos que puedan destinarse a publicidad, deberán ajustarse a la normativa vigente, particularmente a lo dispuesto en la Resolución Exenta N°1794, de 2005, del Ministerio.

D.10 Equipamiento tecnológico básico requerido

Durante la vigencia del contrato de concesión, los buses deberán contar a lo menos con el equipamiento tecnológico básico y sistema de validación, cuyas características y funcionalidades se especifican en el Anexo 5 del presente contrato de concesión.

Los buses necesarios para operar cada uno de los servicios definidos en el Anexo 2 del presente contrato de concesión deberán encontrarse totalmente equipados en la forma dispuesta en el Anexo 5 al momento de la puesta en marcha de cada servicio.

D.11 Mantenimiento de los vehículos

El Concesionario deberá realizar las mantenciones en talleres que se encuentren certificados al menos con la norma de calidad internacional ISO 9000. En caso de que el Concesionario requiera poner en marcha nuevos talleres, se dará un plazo de doce (12) meses para obtener la correspondiente certificación, plazo que podrá ser extendido por el Ministerio a solicitud del Concesionario por razones fundadas.

La exigencia de talleres certificados a que se refiere el párrafo anterior, no será exigible respecto de aquellos buses cuyo año de fabricación sea anterior al 2005.

Cada bus de la flota deberá portar los documentos que acrediten la realización de la mantención y el taller en el cual fue realizada (con su correspondiente certificación y su vigencia, si corresponde atendido el año de fabricación del bus).

D.11.1 Plan Anual de Mantención de Flota

Para velar por la seguridad de los usuarios de los servicios de transporte y de los conductores de buses, y asimismo facilitar la gestión operacional del Concesionario, éste deberá implementar un Plan Anual de Mantención de Flota (PMF) que permita identificar oportunamente las deficiencias en las condiciones de funcionamiento y especificaciones técnicas que correspondan, y posibilite que los vehículos de la flota alcancen la vida útil esperada en buenas condiciones.

El PMF deberá describir, para cada mes del año, a lo menos la programación de las actividades de mantenimiento de buses que se ejecutarán, la descripción de dichas actividades y los

aspectos de seguridad y del control de emisiones de gases y ruido que se considerarán.

Este Plan deberá estar certificado por el fabricante de los buses o alguna otra institución u organismo de reconocida competencia en el ámbito de la mecánica automotriz, de forma de asegurar que tanto los contenidos como la periodicidad de las mantenciones sean las apropiadas para cada tipo de bus, según su modelo, tecnología, kilometraje recorrido y año de fabricación.

El primer PMF deberá ser entregado a más tardar quince (15) días corridos después del inicio de la vigencia del contrato de concesión y extenderá su programación hasta el mes de diciembre de 2012. A partir de la entrega del primer PMF, el Concesionario deberá entregar un nuevo PMF a más tardar el último día hábil del mes de noviembre de cada año, el que contendrá la planificación correspondiente al año siguiente.

D.11.2 Reportes mensuales de la ejecución del Plan Anual de Mantenimiento de Flota

Durante la vigencia del contrato de concesión, el Concesionario deberá presentar un reporte mensual de cumplimiento del PMF. Este reporte deberá ser entregado durante los primeros diez (10) días de cada mes, y contendrá el detalle de la ejecución del PMF hasta el mes anterior, además de incorporar el resumen de cumplimiento del programa en los aspectos de seguridad y control de emisiones de gases y ruido, indicando entre otros, el manejo de residuos líquidos y sólidos generados por el PMF. En caso de que no se hubiera ejecutado alguna de las actividades programadas en el PMF para el mes correspondiente, en el reporte de cumplimiento deberá indicarse la reprogramación de dichas actividades, las cuales no podrán exceder en el tiempo al mes en curso.

Junto con la entrega de los reportes mensuales, el Concesionario podrá informar al Ministerio sobre las eventuales actualizaciones que requiera realizar en el PMF, las cuales serán autorizadas por el Ministerio siempre que las modificaciones se soliciten por razones fundadas, y no correspondan a ajustes producto de incumplimiento de los compromisos del PMF vigente.

D.11.3 Fiscalización y sanciones

En caso de verificarse que alguna de las mantenciones declaradas como ejecutadas en los reportes mensuales no hubiese sido realizada, se procederá a aplicar las sanciones que corresponda según lo indicado en el Anexo 7 de este contrato de concesión.

Por su parte, la no entrega oportuna e íntegra del PMF o de los reportes mensuales, podrá dar lugar a la aplicación de las sanciones establecidas en el Anexo 7 del contrato de concesión.

D.11.4 Mitigación de incidentes por fallas mecánicas

En caso que algún vehículo de la flota presente una falla mecánica que le impida circular estando ya en servicio, el Concesionario deberá proceder en forma eficaz y oportuna al retiro del vehículo dentro de un lapso prudente, a fin de reducir la obstrucción del tránsito en la vía pública.

El servicio de retiro de vehículos podrá ser gestionado internamente por el Concesionario o ser subcontratado a terceros.

Los incidentes de vehículos detenidos en la vía pública por fallas mecánicas, que no sean

resueltos en tiempos prudentes, se sancionarán de acuerdo a lo indicado en el Anexo 7 del presente contrato de concesión. La respuesta del Concesionario ante dichos incidentes se evaluará considerando el período horario en el cual se produjo y la importancia de la vía donde quedó detenido el vehículo, entre otros factores.

D.12 Revisión de las condiciones técnicas de los vehículos

El Ministerio podrá solicitar la revisión de las condiciones técnicas de los buses en el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV), de una muestra aleatoria no mayor al 1% de la flota por trimestre, durante todo el período de vigencia del contrato de concesión. Con dicho objeto, podrá también instruir a su personal o designar a terceros para apoyar la realización de esta labor.

Este requerimiento se realizará de forma de minimizar los efectos sobre la normal operación de los servicios y las actividades de mantenimiento del Concesionario.

D.13 Otras recomendaciones respecto a la distribución (layout) interior de buses nuevos

Como parte de las medidas tendientes a mejorar la calidad de los servicios, en particular los aspectos orientados a la seguridad y comodidad de los usuarios, los buses nuevos que ingresen a la flota base podrán considerar algunas de las recomendaciones para el diseño interior de los buses expuestas en el Estudio "Consultoría Diseño y Equipamiento Interior de Buses del Transporte Público", contratado por el Ministerio durante 2011, y cuyo contenido detallado se podrá solicitar a la Coordinación Transantiago.

E. DE LA FLOTA

E.1 Revisión periódica de los requerimientos de flota

Al menos una vez al año el Concesionario y el Ministerio realizarán una revisión conjunta de los requerimientos de flota y plazas para el siguiente año y/o lo que reste del período de concesión. En esta revisión se deberá determinar si se requiere hacer cambios en la Flota Operativa Base y de Reserva producto de:

- a. Buses que cumplirán su vida útil de acuerdo a los criterios establecidos en el apartado D.5 de este anexo, o
- b. Requerimientos de aumento o reducción de la Flota Operativa Base y/o de Reserva.

El Ministerio, a través del Administrador del Contrato, informará la oportunidad en que se realizará la revisión anual mínima, sin perjuicio de que puedan existir otras instancias de revisión posteriores acordadas entre las partes. Asimismo, se deberá procurar que estas instancias de revisión coincidan con aquellas establecidas en la Cláusula 5 del contrato de concesión, destinadas al restablecimiento de la ecuación contractual.

Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario podrá disponer en cualquier momento el reemplazo de buses que no se encuentren en condiciones de operar, por razones de fuerza mayor, a fin de mantener el número de buses y la capacidad de transporte de la Flota Operativa Base y de Reserva. Dichos reemplazos requeridos por causas de fuerza mayor deberán ser informados oportunamente al Ministerio.

Las consideraciones que se deberán tener en cuenta al momento de definir un cambio en la flota se

describen en los apartados siguientes.

E.2 Perfil de edad promedio de la flota

En la primera revisión del año calendario, conforme al apartado anterior, se definirá un perfil de edad promedio de la flota para los doce (12) meses anteriores.

El perfil de edad promedio de la flota se construirá en base a la antigüedad de cada bus de la Flota Operativa Base y de Reserva, considerando además los días durante los cuales ha estado inscrito el bus en el RNSTP los doce (12) meses anteriores para prestar los servicios del Concesionario, de acuerdo a la siguiente ecuación:

$$EPF_t = \frac{\sum_b (e_{b,t} \cdot d_{b,t})}{\sum_b d_{b,t}}$$

Donde:

- EPF_t : Edad promedio de la flota calculada al año t , entendido éste como los doce (12) meses anteriores al mes de cálculo.
- $e_{b,t}$: Antigüedad del bus b calculada al año t , entendida ésta como los años transcurridos desde su fabricación hasta el año t inclusive, conforme a la anotación en el Registro de Vehículos Motorizados.
- $d_{b,t}$: Días del año t , entendido éste como los doce (12) meses anteriores al mes de cálculo, durante los cuales el bus b estuvo inscrito en el RNSTP para prestar los servicios en el marco del presente contrato de concesión.

Cualquier bus, adicional o de reemplazo, que se incorpore a la Flota Operativa Base o de Reserva deberá tener como máximo la edad promedio de la flota (EPF) al instante de su inscripción en el RNSTP.

Sin perjuicio de lo anterior, para cautelar la continuidad del servicio el Ministerio podrá autorizar la incorporación de buses que sobrepasen la edad promedio de la flota.

La Flota Auxiliar no se incluirá en el cálculo ni estará sujeta a las restricciones de edad promedio de la flota. No obstante, ésta deberá cumplir con las restricciones de antigüedad máxima de los buses establecidas en el apartado D.5 de este anexo.

E.3 Reemplazo o Renovación

A medida que los buses de la Flota Operativa y de Reserva vayan cumpliendo con su vida útil de acuerdo a lo definido en el apartado D.5 de este anexo, o antes si así lo estima el Concesionario, éstos deberán ser reemplazados por vehículos de una antigüedad menor o igual a la edad promedio de la flota al momento de su inscripción en el RNSTP.

Los buses de reemplazo deberán tener una tecnología de propulsión que cumpla con una norma de emisiones igual o superior a la del vehículo sustituido, con el fin de procurar no aumentar los niveles de emisión de gases de la flota. Sin perjuicio de lo anterior, para cautelar la continuidad del servicio el Ministerio podrá autorizar la incorporación de buses que no cumplan con esta condición.

Durante la revisión anual conjunta entre el Concesionario y el Ministerio, descrita en el apartado E.1, en caso de determinarse que se requiere retirar flota por antigüedad, deberán distinguirse al menos tres casos posibles:

- a. Que el bus retirado requiera ser reemplazado por un vehículo de similar capacidad de transporte.
- b. Que el bus retirado requiera ser reemplazado por un vehículo de diferente capacidad de transporte, debido a cambios en los Programas de Operación u otros motivos fundados.
- c. Que el bus retirado no requiera ser reemplazado, debido a reducciones en la oferta establecida en los Programas de Operación u otros motivos fundados.

Los reemplazos de flota producto del término de su vida útil, u otras consideraciones determinadas por el Concesionario, no darán lugar a ajustes en los pagos al Concesionario.

E.4 Ampliación de la flota

Durante la revisión conjunta entre el Concesionario y el Ministerio descrita en el apartado E.1, se determinará si se necesita realizar aumentos de flota debido a nuevos requerimientos de servicios, aumento en la oferta establecida en los Programas de Operación u otros motivos fundados.

La ampliación de la Flota Operativa Base deberá definirse en términos del número de buses adicionales requeridos y su respectiva capacidad de transporte, de acuerdo a las necesidades derivadas del Programa de Operación vigente y las modificaciones que se requiera realizar. Con todo, estos requerimientos deberán necesariamente ser acordados entre el Ministerio y el Concesionario.

Los nuevos vehículos que se incorporen a la flota deberán ser de una antigüedad menor o igual a la edad promedio de la flota al momento de su inscripción en el RNSTP.

Con todo, en cualquier momento durante el período de vigencia del contrato de concesión, el cumplimiento del Programa de Operación podría requerir aumentos de flota. De requerirse un aumento de hasta un tres por ciento (3%) respecto de las plazas totales de la Flota Operativa Base inicial, este aumento no dará lugar a ajustes de precios.

Requerimientos de aumentos de flota por sobre este porcentaje máximo establecido se resolverán en las instancias de revisión descritas en la Cláusula 5 punto 5.5 del contrato de concesión.

F. DESCRIPCIÓN DE LA FLOTA INICIAL DEL CONCESIONARIO

La flota inicial del Concesionario para la operación de los servicios de la concesión de uso de vías objeto del presente contrato de concesión se describe en las tablas siguientes.

Tabla 2
Cuantificación general de la flota inicial

Característica	Categorías	Flota Operativa Base	Flota de Reserva	Flota Auxiliar
N° de buses	Todos	306	13	46
N° de plazas	Totales	23.909	947	3.367
Según tipología	A1	22	-	-
	A2	51	4	-
	B1	27	-	-
	B2	103	4	-
	L	24	1	-
	M, P	79	4	46
Según tecnología de propulsión y norma de emisión	Diesel EURO III o EPA 98 Diesel + Filtro de partículas	103	4	-
	Diesel EURO III o EPA 98	190	9	11
	Diesel EURO II o EPA 94	13	-	35
Según modalidad de tenencia	Propio	153	8	-
	En leasing financiero	50	-	-
	Otro	103	5	46
Según antigüedad	Año Fabricación:			
	2011	-	-	-
	2010	103	4	-
	2009	10	-	-
	2008	32	-	-
	2007	12	-	-
	2006	46	4	-
	2005	1	-	-
	2004	31	2	4
	2003	58	3	6
	2002	6	-	21
	2001	2	-	8
	2000	5	-	7
	Edad promedio de la flota inicial	5,29	5,77	10,17

Tabla 3
Identificación de la flota inicial

Placa Patente Única	Fabricante	Modelo	Año Fabricación	Tipología	Tecnología de propulsión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
TJ3091	MERCEDES BENZ	OH 1420	2000	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	BASE
TS9774	MERCEDES BENZ	OH 1420	2000	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	BASE
TT1827	MERCEDES BENZ	OH 1420	2000	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	BASE
TV4539	MERCEDES BENZ	OH 1420	2000	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	BASE
UD3082	MERCEDES BENZ	OH 1420	2000	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	BASE
TJ9264	MERCEDES BENZ	OH 1420	2000	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
TK1261	MERCEDES BENZ	OH 1420	2000	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
TL7150	MERCEDES BENZ	OH 1420	2000	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
TL7151	MERCEDES BENZ	OH 1420	2000	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
TL7152	MERCEDES BENZ	OH 1420	2000	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX

Placa Patente Única	Fabricante	Modelo	Año Fabricación	Tipología	Tecnología de propulsión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
TN9341	MERCEDES BENZ	OH 1420	2000	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
TV4485	MERCEDES BENZ	OH 1420	2000	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
UH2915	MERCEDES BENZ	OH 1420	2001	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	BASE
UK8355	MERCEDES BENZ	OH 1420	2001	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	BASE
UD3900	MERCEDES BENZ	OH 1420	2001	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
UJ5211	MERCEDES BENZ	OH 1420	2001	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
UK8356	MERCEDES BENZ	OH 1420	2001	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
UK9569	MERCEDES BENZ	OH 1420	2001	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
UU9963	MERCEDES BENZ	OH 1420	2001	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
UU9964	MERCEDES BENZ	OH 1420	2001	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
UU9965	MERCEDES BENZ	OH 1420	2001	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
UU9966	MERCEDES BENZ	OH 1420	2001	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
UY3730	MERCEDES BENZ	LO 914	2002	L	EPA 94 O EURO II	42	Participacion	BASE
VE8481	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	BASE
VE8510	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	BASE
VE8600	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	BASE
VE8804	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	BASE
VG8722	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	BASE
UV1144	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
UY5671	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
UY7727	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
U22443	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
UZ3132	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
VA8492	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
VA9725	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
VA9787	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
VB3636	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
VD2720	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
VE8596	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
VE8597	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
VE8598	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
VE8599	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
VF2902	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
VG8667	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
VG8682	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
VG8704	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
VG8719	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
VH3173	MERCEDES BENZ	OH 1420	2002	P	EPA 94 O EURO II	77	Participacion	AUX
VK1921	MERCEDES BENZ	OH 1418	2002	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	AUX
VK2099	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VK2365	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VK2588	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VK8254	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VN1299	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VN1346	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VN2503	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VP8626	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VP8670	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VP8763	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VP8819	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VP8823	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VR4237	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VR4498	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VT3323	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VT3565	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VT6292	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VT9819	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VT9820	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VU6517	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VU6520	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VU6524	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VU6525	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VU6526	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE

Placa Patente Única	Fabricante	Modelo	Año Fabricación	Tipología	Tecnología de propulsión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
VU6527	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VU6531	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VU6533	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VU6536	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VU6537	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VU6539	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VU6540	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VU6541	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VV6130	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VV6174	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VV6175	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VX4019	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VX4023	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VX4029	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VX4032	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	RESERVA
VX4033	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VX4036	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VX4037	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VX4041	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VX4042	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VX4043	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VX4050	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VX4058	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VX4061	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VX4063	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VX4339	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VX4347	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
VX4356	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VX4358	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	RESERVA
XA1068	MERCEDES BENZ	OH 1115	2003	M	EPA 98 O EURO III	62	Participacion	BASE
XA4947	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XA4949	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XA4950	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XA4951	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XA5014	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XB9179	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
VX4021	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	P	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	RESERVA
VX4024	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	P	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	AUX
VX4314	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	P	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	AUX
VX4315	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	P	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	AUX
VX4318	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	P	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	AUX
VX4319	MERCEDES BENZ	LO 915	2003	P	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	AUX
XA4948	MERCEDES BENZ	OH 1418	2003	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	AUX
XA4089	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XA4094	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XA4095	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XB9629	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XE8783	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XE9497	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XF1034	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XF4081	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XG8312	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XH4974	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XH5328	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XN6707	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XN9708	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XN9709	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XN9710	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XP6429	MERCEDES BENZ	OH 1318	2004	M	EPA 98 O EURO III	75	Participacion	BASE
XS9331	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XU7418	MERCEDES BENZ	LO 915	2004	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
XU7667	MERCEDES BENZ	LO 915	2004	L	EPA 98 O EURO III	42	Participacion	BASE
XU9522	MERCEDES BENZ	OH 1318	2004	M	EPA 98 O EURO III	75	Participacion	BASE

Placa Patente Única	Fabricante	Modelo	Año Fabricación	Tipología	Tecnología de propulsión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
XU9533	MERCEDES BENZ	OH 1318	2004	M	EPA 98 O EURO III	75	Participacion	BASE
XV1843	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XV1944	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XV2088	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XV2089	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XV2325	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XY3547	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XY3560	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XY3562	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XY3589	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XY3590	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	RESERVA
XY4627	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	RESERVA
YB1131	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
XY3561	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	AUX
XY3563	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	AUX
XY3564	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	AUX
XY3565	MERCEDES BENZ	OH 1418	2004	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	AUX
YC9267	MERCEDES BENZ	OH 1418	2005	P	EPA 98 O EURO III	77	Participacion	BASE
WG7194	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	BASE
WG7195	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	BASE
WG7196	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	BASE
WG7197	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	RESERVA
WG7198	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	RESERVA
WG7199	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	BASE
WG7200	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	BASE
WG7201	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	BASE
WG7202	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	BASE
WG7203	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	BASE
WG7204	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	BASE
WG7205	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	BASE
WG7206	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	BASE
WG7207	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	BASE
WG7208	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	BASE
WG7209	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	BASE
WG7210	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	BASE
WG7211	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	BASE
WG7212	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	BASE
WG7213	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	BASE
WJ2878	MERCEDES BENZ	LO 915	2006	A1	EPA 98 O EURO III AV	47	Leasing	BASE
WJ2882	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Leasing	BASE
WJ2884	MERCEDES BENZ	LO 915	2006	A1	EPA 98 O EURO III AV	47	Leasing	BASE
WJ2886	MERCEDES BENZ	LO 915	2006	A1	EPA 98 O EURO III AV	47	Leasing	BASE
WJ2888	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Leasing	BASE
WJ2895	MERCEDES BENZ	LO 915	2006	A1	EPA 98 O EURO III AV	47	Leasing	BASE
WJ2897	MERCEDES BENZ	LO 915	2006	A1	EPA 98 O EURO III AV	47	Leasing	BASE
ZA9339	MERCEDES BENZ	LO 915	2006	A1	EPA 98 O EURO III	42	Propio	BASE
ZA9340	MERCEDES BENZ	LO 915	2006	A1	EPA 98 O EURO III	42	Propio	BASE
ZA9341	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	BASE
ZA9342	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	BASE
ZA9353	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	BASE
ZK7447	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	BASE
ZK7448	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	BASE
ZK7449	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	BASE
ZK7450	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	BASE
ZK7451	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	BASE
ZK7572	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	BASE
ZK7587	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	BASE
ZK7616	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	BASE
ZK7652	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	BASE
ZK7701	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	BASE
ZK7712	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	BASE
ZK7713	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	BASE
ZK7735	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	BASE

Placa Patente Única	Fabricante	Modelo	Año Fabricación	Tipología	Tecnología de propulsión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
ZK7753	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	BASE
ZK7755	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	BASE
ZK7757	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	BASE
ZK7758	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	RESERVA
ZK7962	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2006	A2	EPA 98 O EURO III	60	Propio	RESERVA
MY2054	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2007	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Leasing	BASE
MY2058	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2007	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Leasing	BASE
MY2061	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2007	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Leasing	BASE
MY2062	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2007	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Leasing	BASE
MY2063	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2007	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Leasing	BASE
MY2064	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2007	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Leasing	BASE
MY2065	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2007	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Leasing	BASE
MY2066	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2007	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Leasing	BASE
MY2067	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2007	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Leasing	BASE
MY2068	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2007	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Leasing	BASE
MY2069	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2007	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Leasing	BASE
MY2070	MERCEDES BENZ	OH 1115 LSB	2007	A2	EPA 98 O EURO III AV	60	Propio	BASE
BBKD12	MERCEDES BENZ	LO 915	2008	A1	EPA 98 O EURO III AV	56	Leasing	BASE
BBKD13	MERCEDES BENZ	LO 915	2008	A1	EPA 98 O EURO III AV	56	Leasing	BASE
BBKD14	MERCEDES BENZ	LO 915	2008	A1	EPA 98 O EURO III AV	56	Leasing	BASE
BBKD15	MERCEDES BENZ	LO 915	2008	A1	EPA 98 O EURO III AV	56	Leasing	BASE
BBKD16	MERCEDES BENZ	LO 915	2008	A1	EPA 98 O EURO III AV	56	Leasing	BASE
BBKD18	MERCEDES BENZ	LO 915	2008	A1	EPA 98 O EURO III AV	56	Leasing	BASE
BBKD21	MERCEDES BENZ	LO 915	2008	A1	EPA 98 O EURO III AV	56	Leasing	BASE
BBKD23	MERCEDES BENZ	LO 915	2008	A1	EPA 98 O EURO III AV	56	Leasing	BASE
BBKD25	MERCEDES BENZ	LO 915	2008	A1	EPA 98 O EURO III AV	56	Leasing	BASE
BBKD27	MERCEDES BENZ	LO 915	2008	A1	EPA 98 O EURO III AV	56	Leasing	BASE
BBKD29	MERCEDES BENZ	LO 915	2008	A1	EPA 98 O EURO III AV	56	Leasing	BASE
BHRX52	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BHRX53	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BHRX54	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BHRX55	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BHRX56	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BHRX57	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BKWK90	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BKWK92	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BKWK93	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BKWK99	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BKWL11	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BKXV83	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BKXV84	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BKXV85	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BKXV86	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BKXV87	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BKXV88	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BKXV89	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BKXV91	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BKXV92	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BKXV93	MERCEDES BENZ	O 500 U	2008	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Leasing	BASE
BWRF14	MERCEDES BENZ	LO 915	2009	A1	EPA 98 O EURO III AV	53	Propio	BASE
BWRF15	MERCEDES BENZ	LO 915	2009	A1	EPA 98 O EURO III AV	53	Propio	BASE
BWRF17	MERCEDES BENZ	O 500 U	2009	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Propio	BASE
BWRF18	MERCEDES BENZ	O 500 U	2009	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Propio	BASE
BWRF19	MERCEDES BENZ	O 500 U	2009	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Propio	BASE
BWRF20	MERCEDES BENZ	LO 915	2009	A1	EPA 98 O EURO III AV	53	Propio	BASE
BWRF23	MERCEDES BENZ	LO 915	2009	A1	EPA 98 O EURO III AV	53	Propio	BASE
BWRF24	MERCEDES BENZ	O 500 U	2009	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Propio	BASE
BWRF25	MERCEDES BENZ	O 500 U	2009	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Propio	BASE
BWRF29	MERCEDES BENZ	O 500 U	2009	B1	EPA 98 O EURO III AV	94	Propio	BASE
CJRC26	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRC27	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRC28	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRC29	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE

Placa Patente Única	Fabricante	Modelo	Año Fabricación	Tipología	Tecnología de propulsión	Plazas	Modalidad de Tenencia	Flota a la cual se adscribe
CJRG39	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG40	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG41	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	RESERVA
CJRG42	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG43	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG44	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG45	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG46	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG47	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG48	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG49	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG50	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG51	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG52	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG53	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG54	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG55	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG56	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG57	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG58	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG59	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG60	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG61	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG62	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG63	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG64	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG65	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG67	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG68	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG69	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG70	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG71	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG72	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG73	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG74	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG75	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG76	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG77	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG78	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE
CJRG79	MERCEDES BENZ	O 500 U	2010	B2	EPA 98 O EURO III AV F	98	Propio	BASE

El Ministerio, a través de la Coordinación Transantiago, podrá autorizar al Concesionario a inscribir en el RNSTP, como parte de la flota inicial, buses distintos a los identificados en la Tabla 3, siempre que éstos sean de similares o mejores características –en términos de antigüedad, capacidad de transporte y norma de emisión– que los buses identificados en la Tabla 3.

G. COMPROMISOS DE RENOVACIÓN Y AMPLIACIÓN DE FLOTA

El Concesionario se obliga a incorporar a la flota sesenta y nueve (69) vehículos adicionales a los indicados en las Tablas 2 y 3, de las características y en los plazos y condiciones que a continuación se señalan:

Tabla 4
Calendario de renovación y/o ampliación de flota

Cantidad y descripción de los vehículos	Fecha de ingreso a la flota
a) Para efectos de renovación de flota	
Treinta (30) buses MB 0500U tipo B2, año 2010, que reemplazarán cuarenta y cuatro (44) buses de tipología M o P, de entre aquella flota operativa base y de reserva de mayor antigüedad especificada en la Tabla 2.	Ingreso hasta el 01 de diciembre de 2012.
b) Para efectos de ampliación de la flota y puesta en marcha de los servicios	
Treinta y nueve (39) buses MB 0500U tipo B2, año 2010.	Ingreso hasta el 01 de diciembre de 2012.

H. NORMATIVA APLICABLE

En el marco del presente contrato de concesión y de las disposiciones contenidas en este anexo, al Concesionario le son aplicables las disposiciones normativas actuales y futuras que se dicten en relación con el cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos.

I. MODIFICACIONES AL ANEXO

Sin perjuicio de las facultades para modificar la flota previstas en los apartados anteriores y con el objeto de asegurar la continuidad y calidad de los servicios de transporte, este anexo podrá modificarse, total o parcialmente, por acuerdo entre las partes o producto de modificaciones en la normativa vigente.



ANEXO 5

DEL EQUIPAMIENTO TECNOLÓGICO Y FUNCIONALIDADES DEL SISTEMA DE ACCESO ELECTRÓNICO Y SISTEMA DE APOYO A LA EXPLOTACIÓN DE FLOTA

El funcionamiento del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago requiere de la integración operacional, tecnológica, financiera y tarifaria de los diferentes actores involucrados, así como de herramientas automatizadas de gestión e información que permitan mejorar la calidad de los servicios ofrecidos a los usuarios.

Para ello, se requiere disponer de dos tipos de servicios tecnológicos:

- a) El servicio del Sistema de Acceso Electrónico, que comprende entre otras funcionalidades, la validación a bordo de los buses y el registro de las transacciones que posteriormente serán distribuidas entre los operadores de transporte para determinar el pago de sus servicios y aquel que corresponda a los proveedores de servicios complementarios; y
- b) Los servicios del Sistema de Apoyo a la Explotación de Flota encargado de capturar, procesar y concentrar la información operacional proveniente de los Buses que componen la flota de los operadores de transporte.

La provisión de los servicios anteriormente descritos continuará transitoriamente siendo desarrollada conforme a las reglas de servicio y condiciones definidas bajo el actual esquema de Servicios Complementarios, con el fin de asegurar una transición gradual y exitosa de los servicios de transporte hacia el nuevo modelo de servicios complementarios definido por el Ministerio, cuya implementación tendrá lugar al término de este periodo de transición.

Con todo, las adecuaciones que experimenten los servicios complementarios a partir de la puesta en marcha del nuevo esquema de servicios, considerarán la obligación del operador de transporte de disponer la provisión, mantención y reposición del siguiente equipamiento y servicios tecnológicos, sin perjuicio de la revisión excepcional que proceda de acuerdo a lo dispuesto en las Cláusulas 1.8 y 5.5 del contrato de concesión:

- c) Servicios del sistema de Acceso Electrónico a bordo de buses:
 - c.1) Dos validadores del medio de acceso con su respectiva semaforización;
 - c.2) Un computador a bordo de cada bus (MTC600 o equivalente), operativo, que incluya un sistema de posicionamiento georeferencial (GPS) y su respectiva consola; y
 - c.3) Un sistema de comunicaciones inalámbrico, que permita el intercambio de datos entre el bus y los concentradores, con el fin de realizar la descarga de validaciones y transacciones técnicas y la carga de tablas de difusión en los validadores.
- d) Servicios del sistema de Apoyo a la Explotación de Flota:

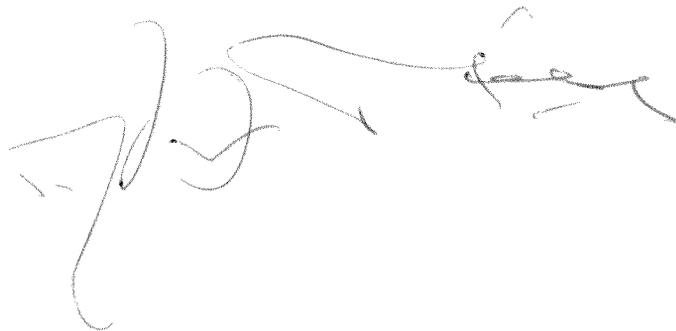
Un sistema de comunicaciones inalámbrico, que permita el envío de la señal de posicionamiento y mensajes, en ambos sentidos, entre el bus y la Central de Distribución de Posicionamiento, con su respectivo respaldo.

Asimismo, el nuevo modelo de servicios complementarios considerará bajo el ámbito de la

responsabilidad que cabe al operador de transporte la obligación de descargar la información registrada en los validadores, y su inicialización diaria.

Las circunstancias expresadas en el presente Anexo se declaran conocidas y aceptadas por el operador de transporte.

Con el objeto de asegurar la continuidad y calidad de los servicios de transporte, este anexo podrá ser modificado, total o parcialmente, por acuerdo entre las partes.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

ANEXO 6

ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD EN LA EJECUCIÓN DE LOS SERVICIOS

A. INTRODUCCIÓN

La Sociedad Concesionaria es responsable de la calidad de la prestación del servicio de transporte y debe velar, durante todo el período de vigencia de la concesión, por el aseguramiento de dicha calidad.

Este anexo contempla los mecanismos para velar por la correcta ejecución del Programa de Operación. El grado de cumplimiento de dicho Programa de Operación representará la calidad en la ejecución del servicio.

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

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

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

B. INDICADORES DEL NIVEL DE CUMPLIMIENTO DE LA OFERTA PROGRAMADA

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

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

B.1 Definiciones generales

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

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



Tabla 1
Definición de períodos

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

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

B.2 Índice de cumplimiento de frecuencia (ICF)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- i) Incumplimiento Leve: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 75,0% y mayor o igual que 60,0%, se considerará como un incumplimiento leve y no dará lugar a descuento.
- ii) Incumplimiento Medio: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 60,0% y mayor o igual que 40,0%, se considerará como un incumplimiento medio, lo que podrá dar lugar a un descuento de hasta 4,0 UF por cada servicio-sentido-período que en un día específico resulte con este nivel de cumplimiento.
- iii) Incumplimiento Grave: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 40,0%, se considerará como un incumplimiento grave, lo que podrá dar lugar a un descuento entre 4,1 UF y 8,0 UF por cada servicio-sentido-período que en un día específico resulte con este nivel de cumplimiento.

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

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

- i) Incumplimiento Leve: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 75,0% y mayor o igual que 60,0%, se considerará como un incumplimiento leve, lo que podrá dar lugar a un descuento de hasta 3,0 UF por cada servicio-sentido-período que en un día específico resulte con este nivel de cumplimiento.
- ii) Incumplimiento Medio: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 60,0% y mayor o igual que 40,0%, se considerará como un incumplimiento medio, lo que podrá dar lugar a un descuento entre 3,1 UF y 7,0 UF por cada servicio-sentido-período que en un día específico resulte con este nivel de cumplimiento.
- iii) Incumplimiento Grave: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 40,0%, se considerará como un incumplimiento grave, lo que podrá dar lugar a un descuento entre 7,1 UF y 14,0 UF por cada servicio-sentido-período que en un día específico resulte con este nivel de cumplimiento.

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

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

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

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

$$SSPM = ICF_{j,p,T} = \frac{\sum_{d \in T} \text{Min}\{b_{j,p,d,T}^{real}; b_{j,p,d,T}^{prog}\}}{\sum_{d \in T} b_{j,p,d,T}^{prog}}$$

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

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

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

- i) Incumplimiento Leve: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 92,0% y mayor o igual que 85,0%, se considerará como un incumplimiento leve, lo que podrá dar lugar a un descuento de hasta 21,0 UF por cada servicio-sentido-período que a lo largo del mes resulte con este nivel de cumplimiento.
- ii) Incumplimiento Medio: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 85,0% y mayor o igual que 80,0%, se considerará como un incumplimiento medio, lo que podrá dar lugar a un descuento entre 21,1 UF y 42,0 UF por cada servicio-sentido-período que a lo largo del mes resulte con este nivel de cumplimiento.
- iii) Incumplimiento Grave: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 80,0%, se considerará como un incumplimiento grave, lo que podrá dar lugar a un descuento entre 42,1 UF y 84,0 UF por cada servicio-sentido-período que a lo largo del mes resulte con este nivel de cumplimiento.

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

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

57

- i) Incumplimiento Leve: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 92,0% y mayor o igual que 85,0%, se considerará como un incumplimiento leve, lo que podrá dar lugar a un descuento de hasta 35,0 UF por cada servicio-sentido-período que a lo largo del mes resulte con este nivel de cumplimiento.
- ii) Incumplimiento Medio: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 85,0% y mayor o igual que 80,0%, se considerará como un incumplimiento medio, lo que podrá dar lugar a un descuento entre 35,1 UF y 70,0 UF por cada servicio-sentido-período que a lo largo del mes resulte con este nivel de cumplimiento.
- iii) Incumplimiento Grave: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 80,0%, se considerará como un incumplimiento grave, lo que podrá dar lugar a un descuento entre 70,1 UF y 140,0 UF por cada servicio-sentido-período que a lo largo del mes resulte con este nivel de cumplimiento.

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

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

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

$$SSM = ICF_{j,T} = \frac{\sum_p \sum_{d \in T} \text{Min} \{ b_{j,p,d,T}^{real} ; b_{j,p,d,T}^{prog} \}}{\sum_p \sum_{d \in T} b_{j,p,d,T}^{prog}}$$

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

Se definen los siguientes rangos de incumplimiento:

- i) Incumplimiento Leve: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 100% y mayor o igual que 90,0%, se considerará como un incumplimiento leve, lo que no dará lugar a descuentos ni sanciones.
- ii) Incumplimiento Medio: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 90,0% y mayor o igual que 85,0%, se considerará como un incumplimiento medio, lo que podrá dar lugar a las sanciones indicadas en el Anexo 7 del presente contrato de concesión.

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

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

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

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

$$UNM = ICF_T = \frac{\sum_j \sum_p \sum_{d \in I} \text{Min}\{b_{j,p,d,T}^{real}; b_{j,p,d,T}^{prog}\}}{\sum_j \sum_p \sum_{d \in I} b_{j,p,d,T}^{prog}}$$

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

Se definen los siguientes rangos de incumplimiento:

- i) Incumplimiento Leve: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 100% y mayor o igual que 95,0%, se considerará como un incumplimiento leve, lo que no dará lugar a descuentos ni sanciones.
- ii) Incumplimiento Medio: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor que 95,0% y mayor o igual que 90,0%, se considerará como un incumplimiento medio, lo que podrá dar lugar a las sanciones indicadas en el Anexo 7 del presente contrato de concesión.
- iii) Incumplimiento Grave: Si el nivel de cumplimiento del indicador es menor a 90,0%, se considerará como un incumplimiento grave, lo que podrá dar lugar a las sanciones indicadas en el Anexo 7 del presente contrato de concesión.

B.3 Indicador de cumplimiento de regularidad (ICR)

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

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

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

- i) ICR-I: Indicador de cumplimiento de regularidad según intervalos entre buses fuera de rango (incidentes).
- ii) ICR-E: Indicador de cumplimiento de regularidad según tiempo de espera en exceso.
- iii) ICR-P: Indicador de cumplimiento de regularidad según puntualidad en ruta.

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

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

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

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

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

B.3.1.1 Puntos de control

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

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

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

B.3.1.2 Períodos de medición

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

B.3.1.3 Intervalos programados

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

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

$$\begin{aligned} I_{j,p}^{1,prog} &= g_{j,p}^{2,prog} - g_{j,p}^{1,prog} \\ I_{j,p}^{2,prog} &= g_{j,p}^{3,prog} - g_{j,p}^{2,prog} \\ &\dots \\ I_{j,p}^{l,prog} &= g_{j,p}^{l+1,prog} - g_{j,p}^{l,prog} \\ &\dots \\ I_{j,p}^{L_{j,p,prog}} &= g_{j,p+1}^{1,prog} - g_{j,p}^{L_{j,p,prog}} \end{aligned}$$

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

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

B.3.1.4 Intervalos observados

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

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

$$\begin{aligned}
I_{j,p}^{1,obs}(c_{i,j}) &= g_{j,p}^{2,obs}(c_{i,j}) - g_{j,p}^{1,obs}(c_{i,j}) \\
I_{j,p}^{2,obs}(c_{i,j}) &= g_{j,p}^{3,obs}(c_{i,j}) - g_{j,p}^{2,obs}(c_{i,j}) \\
&\dots \\
I_{j,p}^{l,obs}(c_{i,j}) &= g_{j,p}^{l+1,obs}(c_{i,j}) - g_{j,p}^{l,obs}(c_{i,j}) \\
&\dots \\
I_{j,p}^{M_{j,p},obs}(c_{i,j}) &= g_{j,p+1}^{1,obs}(c_{i,j}) - g_{j,p}^{M_{j,p},obs}(c_{i,j})
\end{aligned}$$

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dado esto, se definen los siguientes rangos de cumplimiento:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

donde:

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

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

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

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

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

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

donde:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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