



SECRETARÍA TÉCNICA DE ESTRATEGIA Y PLANIFICACIÓN  
DIRECTORIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO

# Contenido Esencial

---

## Bases de Licitación de Concesión de Uso de Vías 2021



## TABLA DE CONTENIDOS

<b>1</b>	<b>PRESENTACIÓN</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>5</b>
2.1	MOVILIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO URBANO .....	5
2.2	CONTEXTO .....	6
2.3	OBJETIVO DEL CONTENIDO ESENCIAL 2021 .....	9
<b>3</b>	<b>MARCO OPERACIONAL DEL SISTEMA</b> .....	<b>11</b>
3.1	NUEVO ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA .....	12
3.1.1	<i>Unidades de Servicio y Concesionarios de Uso de Vías</i> .....	14
3.1.2	<i>Operadores del Modo Ferroviario</i> .....	15
3.1.3	<i>Proveedores de Servicios Complementarios</i> .....	16
<b>3.2</b>	INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL SISTEMA .....	23
<b>3.3</b>	FINANCIAMIENTO DEL SISTEMA .....	24
<b>4</b>	<b>NUEVA LICITACIÓN PÚBLICA</b> .....	<b>26</b>
4.1	OBJETO DE LA LICITACIÓN PÚBLICA PARA LA CONCESIÓN DE USO DE LAS VÍAS 2021 .....	26
4.2	MARCO LEGAL APLICABLE .....	27
4.2.1	<i>Marco Legal Aplicable a la Licitación</i> .....	27
4.2.2	<i>Marco Legal Aplicable al Contrato de Concesión</i> .....	27
4.3	MEJORAS A LA RED DE SERVICIOS .....	27
4.3.1	<i>Descripción Geográfica de la Licitación</i> .....	28
4.3.2	<i>Nuevas Coberturas</i> .....	29
4.3.3	<i>Distribución Referencial de las Unidades de Servicios</i> .....	34
4.4	AJUSTES A LAS CONDICIONES DE USO DE LAS VÍAS .....	37
4.5	PROCESO DE ELABORACIÓN Y AJUSTE DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN .....	37
4.6	CAMBIO EN LA PERIODIZACIÓN DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN.....	38
4.7	ESQUEMA DE PAGO .....	39
4.7.1	<i>Fórmula de Pago</i> .....	39
4.7.2	<i>Indicadores de Calidad de Servicio</i> .....	40
4.8	FLOTA DE BUSES.....	43
4.9	PROponentes.....	44
4.10	CRITERIOS DE EVALUACIÓN .....	45
<b>5</b>	<b>CONTRATO DE CONCESIÓN Y DE SUMINISTRO DE BUSES: PRINCIPALES OBLIGACIONES</b> .....	<b>47</b>
5.1	PRINCIPALES OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO .....	47
5.2	PRINCIPALES OBLIGACIONES DEL SUMINISTRADOR .....	49
5.3	RELACIÓN ENTRE EL CONCESIONARIO Y EL SUMINISTRADOR .....	50
<b>6</b>	<b>TRANSICIÓN E IMPLEMENTACIÓN</b> .....	<b>51</b>

# 1 Presentación

La publicación de este Contenido Esencial da continuidad al proceso de renovación del sistema de transporte público licitado de Santiago. El término de los contratos iniciales de Transantiago marca un período de transición en que el sistema original se reemplaza gradualmente por Red, una nueva solución, que modifica tanto la estructura de los contratos como el estándar de la flota y los sistemas complementarios, adaptándose de mejor manera a las necesidades de los pasajeros y al dinamismo de la industria.

El proceso de renovación se ha extendido por varios años y recoge los esfuerzos realizados por diferentes autoridades y grupos técnicos. También refleja la evolución del sistema en términos de sus resultados, identificando las áreas en que se requiere innovar para beneficio de los usuarios.

La propuesta que estamos presentando se construye considerando algunas condiciones básicas. Primero, resguardar la capacidad de gestionar el sistema en forma efectiva a través de indicadores de calidad de servicio. Proponemos un diseño en unidades de menor tamaño, contratos de menor duración y la administración de los activos estratégicos a través de acción directa del regulador, con el fin de generar la posibilidad efectiva de reemplazar a los operadores que no cumplan con los estándares establecidos, evitando la situación de captura que produce, según el modelo previo, el control de buses, terminales y servicios por parte del proveedor.

Segundo, mejorar la experiencia de viaje en todo el sistema. Para lograrlo se ha definido un nuevo estándar para la flota, incorporando facilidades tecnológicas, como wi-fi gratuito y la posibilidad de cargar teléfonos celulares en ruta, climatización, diseño interior y exterior mejorados, requisitos de emisiones de alta exigencia y especialmente, incorporación de flota eléctrica que permite reducir ruido y suaviza el desplazamiento. Junto con esto, se ha desarrollado una aplicación que además de informar sobre los servicios y el estado de la red, facilita la interacción con los usuarios. En paralelo se desarrollan las bases para modernizar también los sistemas de pago y gestión de flota, agregando más funcionalidades a la comunicación con los pasajeros.

Tercero, reforzar el rol del transporte público como eje de la vida urbana, marcando un nivel de calidad y conexiones que den identidad a la ciudad y además cumplan con integrar a los ciudadanos y reducir brechas entre comunas, elevando las condiciones en forma homogénea tanto en servicios como en flota e infraestructura de soporte.

En esta etapa de cambio del sistema, enfrentamos desafíos nuevos en el campo de la bioseguridad. La huella de la pandemia del COVID-19 será profunda e instala la necesidad de incorporar medidas especiales que permitan entregar servicios con un mínimo de riesgos para las personas. Este escenario refuerza la necesidad de contar con un diseño flexible y herramientas de gestión efectivas, para reaccionar adecuadamente a situaciones imprevistas.

Este documento describe el contenido esencial de las Bases de Licitación de Uso de Vías para el año 2021, continuando el proceso actualmente en curso. Esperamos haber recogido adecuadamente los aspectos que contribuyen a un mejor servicio, teniendo en cuenta el bienestar de los usuarios, el equilibrio financiero del Sistema y la mejor calidad de vida urbana.

## 2 Introducción

### 2.1 Movilidad y Transporte Público Urbano

La movilidad contribuye a aumentar las posibilidades de desarrollo de las personas. El acceso a las oportunidades de educación, salud, cultura, tecnología y entretención, entre otros, determina el potencial de crecimiento de los individuos y amplía sus posibilidades. El concepto de movilidad abarca un conjunto de elementos de viajes que exceden largamente el proceso de desplazamiento, incluye los elementos de apoyo, el diseño de los servicios y los sistemas de acceso, entre los más importantes.

El desafío que enfrenta el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones consiste en elevar la calidad y fortalecer la movilidad, en sus diferentes modos de transporte, como mecanismo de participación social y como un canal para el efectivo desarrollo de las personas. Para ello, se reconoce tres ejes prioritarios: (i) acceso al transporte público, (ii) eficiencia del transporte público y (iii) definición de estándares de calidad mínimos para los servicios de transporte.

El acceso al transporte público persigue que las personas cuenten con transporte con capacidad, disponibilidad y calidad suficientes para ejercer todas sus actividades, independientemente de la localización de su vivienda. De esta forma, el acceso al transporte considera una serie de aspectos:

- disponibilidad de información de viajes, con contenidos, cobertura y nivel de actualización suficientes para permitir a las personas planificar oportunamente sus desplazamientos;
- infraestructura de apoyo, específicamente paradas y estaciones de intercambio donde los usuarios puedan realizar combinaciones de modos;
- facilidades para personas con movilidad reducida, que deben planificarse junto con el diseño de cualquier solución de transporte de personas;
- Costo del servicio entregado por el Sistema.

Lo más importante en materia de acceso al transporte público consiste en resolver los aspectos que determinan la decisión de elegir el uso de un sistema de transporte colectivo. En este contexto, el uso del transporte público por la mayor parte de los viajeros es un objetivo de interés público y la Política Nacional de Transportes lo promueve de manera explícita.

Por su parte, la eficiencia del transporte público es también un eje principal para velar por una adecuada movilidad, sobre todo si se considera que uno de los fenómenos más comunes e inherentes a la llegada del desarrollo es la congestión urbana. La creciente concentración de población en las ciudades produce una mayor competencia por el espacio

vial y el tiempo destinado a viajar crece al mismo tiempo que su valor aumenta. La congestión tiene efectos en la calidad de vida de las personas y, además, conlleva pérdidas de tiempo relevantes. Mejorar la eficiencia del sistema de transporte urbano es, a fin de cuentas, un mecanismo para proteger e incrementar la productividad de las personas y así mejorar el uso de su tiempo. Sistemas de transporte eficientes contribuyen a una mayor movilidad y permiten diversificar y flexibilizar los viajes.

Promover la movilidad implica también definir estándares de calidad para la provisión de los servicios de transporte, junto con organizar las acciones necesarias para que los sistemas cumplan con los niveles deseados. Entre los elementos relevantes que definen la calidad de servicio de los sistemas de transporte público se encuentran la antigüedad y el estado de los buses, el acceso a la información de viajes, la disponibilidad de elementos de seguridad en el transporte, la disponibilidad y preparación del personal de conducción, y la confiabilidad de los servicios en términos del cumplimiento de sus itinerarios.

## 2.2 Contexto

Para promover el transporte público y asegurar la movilidad de las personas, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante también "el Ministerio" o "MTT", dispone de amplias atribuciones y de un marco normativo especialmente flexible, conformado por un conjunto de normas -entre las que cabe mencionar la Ley N°18.696 y la Ley N°18.059- que permiten al Ministerio intervenir y regular el transporte público que opera en las vías, calles y caminos de nuestro país. Entre estas atribuciones, el Ministerio cuenta con la facultad para entregar en concesión el uso de las vías para la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros<sup>1</sup>.

En este contexto, el Ministerio efectuó en el año 2005 la licitación pública de uso de vías de la ciudad de Santiago para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, en la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto -en adelante e indistintamente Área Regulada<sup>2</sup>-, y entregó la concesión del uso de las vías para su explotación a distintas empresas por un tiempo determinado.

---

<sup>1</sup> En efecto, el inciso segundo del artículo 3° de la Ley N°18.696 dispone que: "El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 113 de la Ley N°18.290 de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N°1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, podrá, en los casos de congestión de las vías, de deterioro del medio ambiente o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos producto de la circulación vehicular, disponer el uso de las vías para determinados tipos de vehículos o servicios, mediante procedimientos de licitación pública, para el funcionamiento del Sistema de Transporte de pasajeros"

<sup>2</sup> Se entenderá por Área Regulada por aquella zona geográfica en que se emplaza el conjunto de vías presentes y/o futuras, ubicada al interior de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo y que corresponde al radio urbano de la ciudad de Santiago, también denominada "Gran Santiago", establecida en la Resolución Exenta N°106, de 1995, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, o en aquella que la modifique o reemplace.

Con el objetivo de mejorar la calidad de los servicios de transporte prestados con buses y satisfacer adecuadamente las necesidades de los usuarios, en el año 2011 se inició un proceso de revisión de diversos aspectos del Sistema que concluyó con la terminación de las concesiones otorgadas en el marco de la licitación efectuada el año 2005 y la suscripción de nuevos contratos de concesión. Para estos contratos se establecieron fechas diferenciadas de terminación, una parte de los contratos llegaría a su término durante los años 2018 y 2019, mientras que los contratos de las empresas restantes lo harían en forma gradual durante los años siguientes.

Ante el inminente término de diversos contratos y condiciones de operación, durante el año 2017 el Ministerio inició un proceso de licitación pública que permitiría entregar en concesión las vías operadas en virtud de los instrumentos regulatorios que llegaban a su fin. Así, mediante Resolución N°15, de 2017, se autorizó el llamado a licitación pública para la concesión del uso de las vías de seis (6) nuevas Unidades de Negocio. Dicha licitación, sin embargo, fue declarada desierta mediante Resolución N°1.126, de 2018, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, luego de haber sido objeto de impugnación ante el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia y, en ese contexto, decretadas medidas cautelares de suspensión a su respecto.

Con el objeto de garantizar la continuidad de los servicios, el Ministerio comenzó la tramitación de un nuevo proceso de licitación de concesión de uso de vías, mediante la publicación del documento denominado "Contenido Esencial Bases de Licitación Concesión de Uso de Vías 2018", en adelante "Contenido Esencial 2018", que se encuentra disponible en la página web [www.dtpm.cl](http://www.dtpm.cl)<sup>3</sup>. Este documento, por una parte, recoge y profundiza las mejoras consideradas en el proceso de licitación precedente y, por otro lado, plantea un rediseño del Sistema de Transporte Público Metropolitanos.

El modelo de prestación de servicios de transporte recogido en el Contenido Esencial 2018 se orientó a la consecución de los siguientes objetivos:

- Contar con más herramientas para **facilitar la continuidad operacional** del Sistema;
- **Diversificar el riesgo** a través de una asignación de responsabilidades más coherente;
- **Generar mayor competencia** en la licitación de concesión de uso de vías (al eliminar la carga financiera que supone la adquisición de buses y terminales);
- **Mejorar el estándar de la flota** a través de un proceso competitivo para su provisión, basado en variables técnicas (de calidad) y económicas;
- Fomentar la **incorporación de mujeres** en el mercado laboral, público y privado, en el rubro del transporte;

<sup>3</sup> Disponible en el siguiente link:

<http://www.dtpm.cl/descargas/cevias2018/Contenido%20Esencial%20de%20V%C3%ADas%202018.pdf>.

- **Reducir el costo del Sistema** al mejorar el mecanismo de provisión de los buses y establecer herramientas (tecnología) para disminuir la evasión que afecta al Sistema.

Para la consecución de los objetivos propuestos se consideró introducir una serie de innovaciones que permitieran una adecuada distribución de roles y responsabilidades entre los actores del Sistema, así como la implementación de medidas que apuntaran a asegurar su sustentabilidad económica y operativa. Entre ellas, se consideraron los siguientes aspectos:

- **Disminución del tamaño de las Unidades de Negocio**, para minimizar los riesgos de continuidad de los servicios de transporte en caso de que una empresa presente problemas operacionales que afecten la calidad de servicio.
- **Servicio Complementario de Provisión de Flota** que permita disponer de buses con independencia del Concesionario que se encarga de operarlos. Esta medida facilitará la contratación de nuevos Operadores en el evento que uno de ellos no pueda o no deba continuar prestando servicios. Este esquema permite reforzar el rol de la autoridad en la definición de las características de los buses y le permite definir los niveles de calidad, confort y accesibilidad universal requeridos para satisfacer las necesidades de los usuarios, y la inclusión de flota menos contaminante, así como fomentar la incorporación de flota cero emisiones, entendiendo esto como una política de Estado. De esta manera, se exigirá que los buses nuevos que suministre el Proveedor de Flota satisfagan una serie de características -adicionales a las establecidas en la normativa vigente- destinadas a brindar un mayor nivel de confort para los usuarios y a introducir equipamiento tecnológico de última generación.

Además, la incorporación de este servicio permite independizar las adecuaciones de la flota de buses de las capacidades financieras de los Operadores y brinda a la autoridad un mayor control sobre los costos de inversión y financiamiento de la flota. Por otra parte, disminuye los costos de entrada al Sistema, por lo que amplía las posibilidades de ingreso para nuevos Operadores, pues elimina la exigencia de capital que se requiere para la compra de los activos.

- **Reducción de la duración de los contratos de concesión de uso de vías.** Considerando que el nuevo esquema del Sistema establecerá la separación de la provisión de la flota de la operación de buses, la vigencia de los contratos de concesión de uso de vías se reducirá de 10 a 5 años, con opción de extensión por 5 años adicionales, condicionado a la calidad del servicio prestado por el Operador. Para esto se tendrán en consideración los principales indicadores de calidad de servicio, la encuesta de satisfacción de usuarios y otras variables relacionadas con el cumplimiento de las obligaciones laborales, así como las condiciones operacionales.

El Contenido Esencial 2018 fue objeto de un proceso de consulta pública. Como resultado de dicho proceso se recibieron una serie de observaciones y sugerencias que motivaron la introducción de ajustes adicionales al diseño de las bases de licitación pertinentes.

En este escenario y con nuevos lineamientos, el Ministerio elaboró las bases de licitación para la prestación del Servicio Complementario de Suministro de Buses N° LP SB001/2019, así como las bases de licitación para la concesión del uso de las vías de las unidades de servicios N°1, N°2, N°3, N°4, N°5 y N°6, N° LP CUV001/2019. Los documentos de ambos procesos se encuentran publicados en la página web [www.dtpm.cl](http://www.dtpm.cl)<sup>4</sup>.

Durante el proceso de tramitación de las bases de licitación correspondientes a los procesos N° LP SB001/2019 y N° LP CUV001/2019 se realizaron ajustes adicionales, de suerte tal que el diseño operacional del Sistema contenido en dichos documentos es ligeramente diferente a aquel contemplado en el Contenido Esencial 2018.

En términos generales, este nuevo proceso de elaboración de bases permitió replantear el funcionamiento del Sistema en sus variables más críticas, mediante la redefinición del rol que corresponde a los prestadores de servicios (Concesionarios), particularmente sus responsabilidades y deberes en la entrega de un servicio de calidad.

En los próximos años, y de forma gradual, expirarán el resto de las concesiones y condiciones de operación vigentes, por lo que es deber del Ministerio convocar a nuevos procesos de licitación que permitan mantener el correcto funcionamiento del Sistema y que incorporen las mejoras que permitan contar un sistema de transporte público eficiente, seguro y de calidad.

## 2.3 Objetivo del Contenido Esencial 2021

En ejercicio de las potestades previstas en la Ley N°18.696 y la Ley N°18.059, y para entregar en concesión el uso de las vías tras el término del contrato de concesión y las condiciones de operación que regulan las Unidades de Negocio N°2 y N°5, respectivamente, el Ministerio iniciará un nuevo proceso de licitación pública N° LP CUV001/2021.

El presente documento, denominado "Contenido Esencial Bases de Licitación Concesión de Uso de Vías 2021", tiene por objeto dar a conocer los aspectos esenciales de las bases de licitación N° LP CUV001/2021, cuyos principales antecedentes son el Contenido Esencial 2018 y los procesos de licitación LP SB001/2019 y N° LP CUV001/2019 ya referidos, e iniciar el proceso de consulta pública regulado en la Ley N°18.696, que tiene por finalidad recoger la opinión de los usuarios e interesados en el mismo.

<sup>4</sup> Disponible en el siguiente link: <http://www.dtpm.cl/index.php/licitaciones-del-sistema-de-transporte-publico-metropolitano>.

Para cumplir con el objeto propuesto, este documento se compone de 6 apartados. El primero y el presente apartados son de carácter introductorio. El tercero, se refiere al marco operacional del Sistema, dentro del cual se deberán prestar los servicios de transporte. En el cuarto apartado se establecen las características del proceso concursal y en el quinto apartado se describen los principales aspectos del contrato de concesión y del contrato de suministro de buses. Finalmente, el sexto apartado se refieren a las etapas de transición e implementación de los servicios de transporte.

Es importante considerar las necesidades y demandas manifestadas por los ciudadanos respecto del transporte, teniendo presente todos los aspectos que requieren de ajustes o mejoras para el cumplimiento del importante rol social que el Sistema de Transporte juega actualmente. Especialmente relevante es la búsqueda de un transporte público accesible, eficiente y de calidad en los servicios, los que inciden directamente en la calidad de vida de las personas, independientemente de su localización.

Este "Contenido Esencial Bases de Licitación Concesión de Uso de Vías 2021" se encontrará publicado en la página web del Directorio de Transporte Público Metropolitano ([www.dtpm.cl](http://www.dtpm.cl)) por el plazo de 45 días, en la que también se encontrará disponible un enlace para ingresar las observaciones, comentarios y sugerencias.

### 3 MARCO OPERACIONAL DEL SISTEMA

El Sistema de Transporte Público Metropolitano (en adelante, “Sistema”) se compone de servicios de buses y de servicios de trenes, tanto de superficie (MetroTren Nos) como subterráneos (Metro). Estos actores se integran de manera tarifaria, operacional y tecnológica, mediante infraestructura especializada para tal efecto. El Sistema cuenta, además, con la participación de empresas responsables de servicios complementarios que permiten la integración, planificación y control del Sistema.

En la actualidad, para la provisión de servicios de transporte mediante buses, existen 6 Unidades de Negocio que en su conjunto operan los más de 350 servicios que tiene el Sistema, con cerca de 6.500 buses. La operación de los servicios de trenes subterráneos comprende 136 estaciones y cubre 141 kilómetros en la ciudad de Santiago con las líneas actualmente en operación, a lo que se suma el servicio de tren de cercanías entre Santiago y Nos (MetroTren Nos), operado por la empresa Trenes Metropolitanos S.A.

Todos ellos se integran tarifariamente por medio de un medio de acceso único (tarjeta bip!), que permite el uso en todos ellos. La recaudación la realiza en forma exclusiva Metro de Santiago (Red bip!). Por otra parte, la administración financiera está a cargo del Administrador Financiero de Transantiago (AFT), en tanto, el soporte tecnológico es provisto por las empresas SONDA e INDRA.

Los prestadores de servicios de transporte, así como los proveedores de servicios complementarios, se relacionan directamente con el MTT a través de instrumentos jurídicos en los que se detallan las condiciones económicas y estándares de servicio.

El Sistema se financia a través del cobro de una tarifa a los usuarios del Sistema, un subsidio para ese efecto, otorgado por la Ley N°20.378, y de cualquier otra fuente de financiamiento disponible.

El Transporte Público Metropolitano es un sistema complejo e integrado. Es complejo, pues requiere de múltiples actores para su funcionamiento, y es integrado, pues se construye a partir de un modelo de integración física, financiera, tecnológica y tarifaria. Dicha integración es física, pues los diferentes medios de transporte se encuentran articulados para la utilización de una infraestructura común o el uso de accesos comunes; es financiera, debido a que los recursos que ingresan al Sistema son administrados en forma común para su posterior distribución entre los proveedores de servicios del Sistema, independientemente de sus fuentes; es tecnológica, ya que los actores se encuentran interconectados en forma lógica a través del mismo hardware operativo y el software de las tecnologías aplicadas al Sistema; y es tarifaria, en atención a que permite 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.

En las siguientes secciones se explicarán los elementos que componen el nuevo marco operacional del Sistema de Transporte Público.

### 3.1 Nuevo Esquema de Funcionamiento del Sistema

Una vez que se encuentren adjudicadas las licitaciones LP CUV001/2019 y LP CUV001/2021, el Sistema contará con Unidades de Servicios más pequeñas, lo que busca evitar la dificultad o imposibilidad de reemplazar a Operadores que no cumplen con las exigencias contractuales. De allí que, Unidades de Servicios más pequeñas que las actuales, funcionando en contratos de menor duración, facilitarán el reemplazo de operadores en estado de incumplimiento reiterado. Adicionalmente, mientras se encuentre vigente su contrato de concesión, formarán parte del Sistema los Concesionarios sujetos al régimen actual de funcionamiento. Previo a finalizar dicho contrato, el Ministerio convocará a una nueva licitación sujeta a este nuevo esquema de funcionamiento.

También forman parte del Sistema dos operadores del modo ferroviario: Trenes Metropolitanos S.A. (MetroTren Nos) y Metro S.A., sin perjuicio que en el futuro podrán incorporarse más servicios.

En cuanto a los servicios complementarios del Sistema, se considera un número mayor de proveedores que el que existe actualmente, pues se sumará la nueva figura del Suministrador de Buses, lo que refleja un cambio respecto al diseño original de Transantiago en tanto separa la operación del servicio de los activos que se requieren para ello. Cabe mencionar que el Servicio Complementario de Suministro de Buses cumple el rol que en el Contenido Esencial 2018 se le llamó Servicio Complementario de Provisión de Flota.

El Sistema mantendrá la integración tarifaria y el sistema de pago electrónico cuya permanencia se considera fundamental, como fuere indicado en el Contenido Esencial 2018. Como se señaló en dicha oportunidad, el objetivo del diseño actual es profundizar el componente tecnológico en concordancia con la oportunidad que abre el mundo digital. Así, se espera que, en el futuro proceso de licitación de servicios complementarios tecnológicos, se pueda contar con una plataforma de integración a la que se conectarán aplicaciones múltiples, favoreciendo la información a los pasajeros y la planificación de las operaciones. De la misma forma, un nuevo sistema de pago moderno y robusto permitirá instalar estructuras de tarifas diferenciadas, cobros por tramos, incentivos al prepago, uso de dispositivos móviles y otras capacidades disponibles, las que podrán ser implementadas según las necesidades del Sistema y sus usuarios.

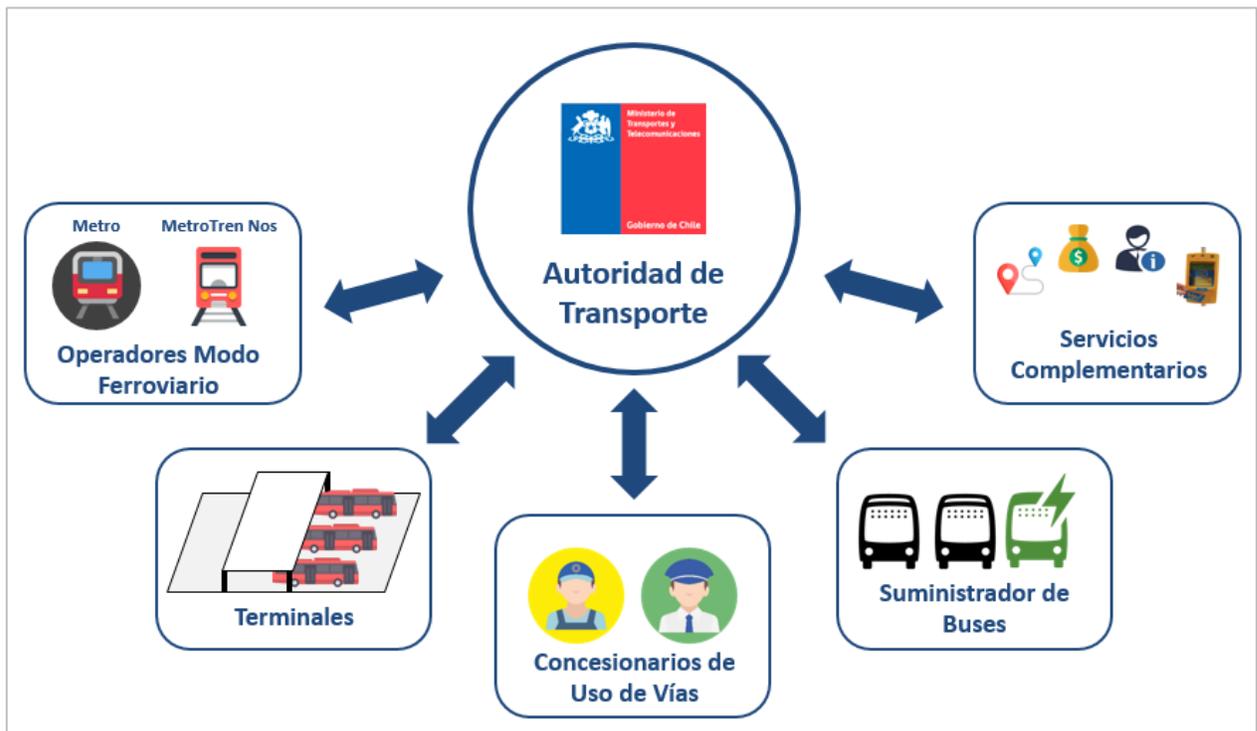
El financiamiento del Sistema de Transporte Público Metropolitanos considera ingresos provenientes de la comercialización y carga del medio de acceso, así como aquellos ingresos correspondientes a las multas cursadas a los Operadores de Transporte y Proveedores de Servicios Complementarios del Sistema –salvo aquellas multas que, de conformidad a la Ley N°18.696, sean a beneficio fiscal–, los eventuales aportes provenientes del Estado u

otras personas naturales o jurídicas y del subsidio previsto en la Ley N°20.378. El rol de este último no solo es cubrir el déficit inicial del Sistema, sino también busca favorecer el uso de modos compartidos y destinar parte de su presupuesto a facilitar la movilidad y la conectividad física de las personas, incrementando la calidad de forma permanente.

El Ministerio se relacionará con cada uno de los actores del Sistema mediante el correspondiente vínculo contractual. Para reforzar la entrega de un servicio de calidad, se redefinirán los roles de los prestadores de servicios de transporte y de servicios complementarios, particularmente, en cuanto a las responsabilidades y deberes, y se fortalecerá el rol de Ministerio para: (i) Regular los servicios, (ii) Definir el estándar de calidad en la prestación de los servicios, (iii) Articular la coordinación entre los diferentes agentes del Sistema y mantener potestad de resolución final, y (iv) Fiscalizar y aplicar las sanciones correspondientes.

Una visión general de la estructura operacional del Sistema se observa en la Figura N°1. En las secciones siguientes se profundizará cada uno de dichos elementos.

**Figura N°1: Nuevo modelo de negocio**



### 3.1.1 Unidades de Servicio y Concesionarios de Uso de Vías

Los servicios de transporte público urbano de pasajeros prestados con buses al interior del Área Regulada se agruparán en Unidades de Servicios, y cada una de ellas será operada por un Concesionario.

Los Concesionarios que operen en el marco de este nuevo esquema deberán ocuparse de prestar los servicios de transporte, de acuerdo con los estándares de calidad determinados por el Ministerio. El suministro de los buses y otros activos relevantes recaerá en otros actores del Sistema, conforme se indicará a continuación.

Bajo el modelo actualmente vigente, la función de prestar los servicios de transporte comprende la de proveer buses y terminales, por lo que son ejercidas conjuntamente por los Concesionarios de Uso de Vías u Operadores de Condiciones de Operación. Sin embargo, como se informó en el Contenido Esencial 2018, ese modelo se modifica y se separa la prestación de los servicios de transporte del suministro de los activos referidos. Esta última función, en lo que concierne a los buses, recaerá en los prestadores del servicio complementario de suministro de buses o Suministradores, y, en lo que respecta a los terminales, su provisión recaerá principalmente en el Ministerio.

En consecuencia, a los Concesionarios les corresponderá principalmente: (i) Gestionar la prestación de los servicios, (ii) realizar el mantenimiento de los buses (iii) Definir todos aquellos elementos del ámbito privado que resultaren necesarios para alcanzar una ejecución de calidad de los servicios, y (iv) 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 que permita velar por la continuidad de los servicios.

Por otro lado, el Concesionario deberá considerar que el Sistema tiene como finalidad el transportar personas y responder a sus necesidades de movilización. En consecuencia, las obligaciones que asumirá se enfocarán hacia la entrega de un servicio de transporte eficiente, seguro y de calidad para los usuarios.

La vigencia de los contratos de concesión de uso de vías será de 5 años, con opción de extensión por 5 años adicionales, sujeto a que el servicio prestado por el Concesionario cumpla los parámetros mínimos de calidad establecidos en el contrato de concesión. En el caso de los Concesionarios cuyos contratos contemplen más de un 50% de los buses de la flota operativa base y de reserva con tecnología de propulsión eléctrica, el plazo será de 7 años, contados desde el inicio de la operación. En este caso, el contrato de concesión podrá ser prorrogado por 7 años adicionales, bajo la condición de que el servicio prestado por el Concesionario cumpla con los parámetros mínimos de calidad establecidos en el contrato de concesión.

### 3.1.2 Operadores del Modo Ferroviario

La Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A. (en adelante, “Metro”) opera un ferrocarril metropolitano urbano, cuya red comprende 7 líneas de servicios (líneas 1, 2, 3, 4, 4-A, 5 y 6), que conforman un total de 141 kilómetros de cobertura y 136 estaciones.

Como se mencionó, dicha operación se integra física, tarifaria, tecnológica y financieramente con el resto del Sistema, de acuerdo con las reglas contenidas en el convenio para la prestación de servicios al Sistema de Transporte Público de Santiago, que se encuentra publicado en la página web del DTPM<sup>5</sup>.

A las líneas mencionadas se sumarán en los próximos años las Líneas 7, 8 y 9, tal como fuere anunciado públicamente. Particularmente, la línea 7 contará con 19 estaciones y 26 km que unirían Renca con Vitacura; la Línea 8, por su parte, contará con 14 estaciones, 19 km de longitud y pretende conectar la comuna de Providencia con Puente Alto, pasando por Ñuñoa, Macul y La Florida; la futura Línea 9 se extenderá por aproximadamente 17 km de longitud en 12 estaciones y unirá las comunas de Santiago y La Pintana, beneficiando también, a las comunas de San Miguel, San Joaquín, La Granja y San Ramón. Adicionalmente, se anunció la extensión de las Líneas 2, 3 y 4, las que sumarán a la red de Metro 5, 2, 3, 8 y 4 km respectivamente. Por último, durante el 2019 se anunció la futura construcción de la Línea 10, que contempla 20 km de longitud y que se iniciaría en el sector de Mapocho, en Quinta Normal, continuando hacia el sur hasta Estación Central.

Por último, debe agregarse que, en marzo de 2017, inició sus operaciones el servicio de tren de cercanías entre Santiago y Nos (MetroTren Nos operado por la empresa Trenes Metropolitanos S.A., el cual está integrado al Sistema de acuerdo con las reglas contractuales establecidas en el convenio para la prestación de servicios al Sistema de Transporte Público de Santiago, publicado en la página web del DTPM<sup>6</sup>.

Lo descrito con anterioridad es sin perjuicio de que a futuro puedan integrarse otros prestadores al Sistema, lo que será evaluado caso a caso por el Ministerio, quienes podrán emplear otros modos, como tranvías, trenes interurbanos, teleféricos, entre otros.

<sup>5</sup> Para más información, revisar el sitio web del DTPM <http://www.dtpm.cl/index.php/documentos/contratos>

<sup>6</sup> Para más información, revisar el sitio web del DTPM <http://www.dtpm.cl/index.php/documentos/contratos>



posicionamiento generada por los servicios de transporte, necesarios para la gestión operativa del Sistema.

En la siguiente tabla se individualiza a los proveedores de los servicios complementarios singularizados anteriormente, cuyos contratos se encuentran publicados en el sitio web del DTPM. Cabe señalar que, tal como se adelantó en el Contenido Esencial 2018 y para hacer frente al inminente término de los contratos para la prestación de los servicios complementarios, durante el 2019 el Ministerio adoptó las medidas que permitieran dar continuidad a la provisión de estos servicios. En algunos casos fue necesario poner término anticipado a los contratos para -luego y en ejercicio de las prerrogativas que la ley le confiere al MTT-, suscribir con los mismos prestadores nuevos contratos que aseguren la continuidad de los servicios hasta la nueva licitación.

**Tabla 1: Servicios Complementarios Vigentes**

Servicio Complementario	Proveedor	Fecha de término del contrato
Administración financiera de los recursos del Sistema.	Administrador Financiero Transantiago S.A. (AFT)	30-06-2021
Emisión y postventa del medio de acceso, provisión y operación de la red de comercialización y carga del medio de acceso al Sistema.	Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A.	17-06-2021 (continúa prestando servicios luego del término anticipado)
Provisión del servicio de validación de los medios de acceso y registro de las etapas de viaje.	Sonda S.A.	10-02-2022
Servicios de geoposicionamiento de buses, para la disponibilización y visualización de datos operacionales y el cálculo de indicadores de los servicios de transporte.	Sonda S.A.	10-02-2021
Captura, procesamiento y distribución de la información de validación y posicionamiento generada por los servicios de transporte, necesarios para la gestión operativa del Sistema.	Sonda S.A.	10-02-2022

Servicio Complementario	Proveedor	Fecha de término del contrato
Soporte y mantenimiento de las aplicaciones del sistema de acceso electrónico en Metro S.A.	Indra S.A.	6-02-2019 (continúa prestando servicios luego del término anticipado)

### 3.1.3.2 Servicio Complementario de Suministro de Buses

Actualmente, se encuentra en tramitación la Licitación Pública para el Servicio Complementario de Suministro de Buses (Licitación N° LP SB001/2019).

En efecto y tal como fuere informado en el Contenido Esencial 2018, con el fin de brindar mayor flexibilidad en la operación, asegurar la continuidad operacional, permitir la suscripción de contratos de concesión de uso de vías más breves que los actuales, reducir el tamaño económico de las Unidades, disminuir costos que dificultan la entrada de nuevos Operadores de Buses, entre otras finalidades, el Ministerio separó la operación de los servicios de transporte de la adquisición de los buses.

En este escenario, convocó a la licitación pública para la provisión de buses como servicio complementario del Sistema (Licitación N° LP SB0001/2019), que tiene por objeto la celebración de contratos de suministro de buses entre el Ministerio y quienes resulten adjudicatarios.

El número de buses comprendido en dicha licitación asciende al total de dos mil treinta (2.030) unidades, cuya distribución entre los distintos lotes de buses se precisa en la siguiente Tabla 2. En la referida tabla, también se establece el número máximo de buses a suministrar en cada lote y el número mínimo de buses a requerir a un Suministrador mediante una orden de suministro.

En cada oferta se deberá comprometer el suministro del número máximo de buses a requerir por lote, indicados en la Tabla 2:

**Tabla 2: Número de buses**

Lotes de buses	Número máximo de buses a suministrar en cada lote	Conjunto de lotes	Número mínimo de buses a requerir en una orden de suministro
A-e	300	A	10
A-d	300	A	10
A-g	300	A	10
A-o	300	A	10
B2-e	1.370	B	50

Lotes de buses	Número máximo de buses a suministrar en cada lote	Conjunto de lotes	Número mínimo de buses a requerir en una orden de suministro
B2-d	1.370	B	50
B2-g	1.370	B	50
B2-o	1.370	B	50
C2-e	360	C	15
C2-d	360	C	15
C2-g	360	C	15
C2-o	360	C	15

Quienes resulten adjudicados de la referida licitación pública deberán suscribir con el Ministerio un contrato para la prestación del servicio complementario de suministro de buses para el Sistema (en adelante Contrato de Suministro), cuya vigencia comenzará a regir desde la total tramitación de la resolución que lo apruebe. Sin embargo, el suministro efectivo de buses y la cantidad precisa de buses a suministrar estarán sujetos a la condición suspensiva de que el Suministrador reciba un requerimiento formal, específico y concreto de buses, a través de una orden de suministro de parte del Ministerio.

Para el suministro de los buses, los Concesionario derivados del proceso de licitación de uso de vías en curso (N° LP CUV001/2019) solo podrán elegir sus proveedores de buses entre quienes suscriban un Contrato de Suministro con el Ministerio. Con todo, el Ministerio se reserva la potestad para convocar a nuevas licitaciones para el suministro de buses, o bien, para dictar los actos o celebrar los contratos pertinentes que permitan la correcta operación del Sistema.

La orden de suministro será emitida por el Ministerio a un Suministrador en particular, en el evento que uno o más de los Concesionarios hubieren escogido a dicho Suministrador como proveedor de buses, informándolo así en sus respectivas ofertas.

Sin embargo, el Ministerio también podrá emitir órdenes de suministro cuando ello sea necesario para la continuidad del servicio de transporte público. En este último caso, se suscribirán los instrumentos jurídicos que sean necesarios para que ello sea factible.

Recibidas las órdenes de suministro, el Suministrador que sea destinatario de aquéllas deberá proceder a formalizar su relación con los Concesionarios respectivos, mediante la suscripción de un contrato de carácter accesorio, que deberá considerar al menos el contenido mínimo señalado en el Contrato de Suministro.

El Suministrador deberá entregar los buses a los Concesionarios, conforme a los términos y condiciones indicados en el contrato de suministro de buses. Los Concesionarios, por su parte, deberán cumplir el plan de mantenimiento de los buses que el Suministrador hubiere entregado. El Suministrador estará obligado a certificar si los Concesionarios respectivos han realizado las mantenciones de los buses conforme al plan de mantenimiento. Para esos efectos, se contratará a un tercero.

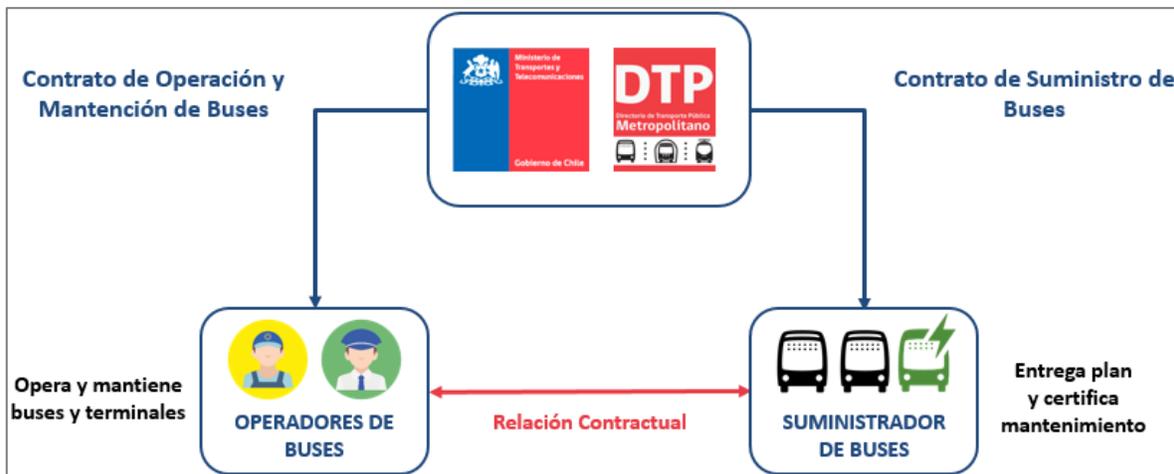
El Suministrador deberá entregar garantías por los buses suministrados y, en el marco de estas garantías, deberá realizar todos los diagnósticos y reparaciones que el Concesionario le solicite. Con todo, una vez finalizada la vigencia de las garantías o respecto de las fallas no incorporadas en ellas, el Concesionario podrá optar por encargar los diagnósticos y reparaciones al Suministrador o a quien le parezca conveniente. En cualquier caso, en que el Operador de Buses opte por solicitar repuestos, encargar reparaciones o diagnósticos al Suministrador, este último deberá realizar los procedimientos, de acuerdo con las condiciones ofertadas.

Como contraprestación, el Suministrador recibirá el pago mensual de una cuota de flota por cada bus disponible en el Sistema. La cuota de flota será pagada con recursos del Sistema, a través del prestador del servicio complementario de administración financiera del Sistema. El resto de los servicios, como la certificación del mantenimiento, serán pagados directamente por el Operador de Buses respectivo.

La vigencia del contrato de prestación del servicio complementario de suministro de buses se extenderá hasta noventa (90) días hábiles posteriores al pago de la o las últimas cuotas de flota, período durante el cual el Suministrador estará obligado a cumplir con las obligaciones de disposición final de los buses, garantía de fiel cumplimiento del contrato, garantía de cumplimiento de obligaciones laborales, aquellas relativas al personal destinado a la prestación del servicio y aquellas que sean indispensables para dar término adecuadamente al contrato de suministro.

En suma, las relaciones jurídicas entre los intervinientes bajo el nuevo modelo de operación se ilustran en la siguiente figura:

**Figura N°3: Nuevo modelo de operación**



### 3.1.3.3 Servicios Complementarios Tecnológicos

Adicionalmente, y tal como se informó en el Contenido Esencial 2018, mediante procesos de contratación que se realizarán en forma gradual durante los próximos años, se replanteará el esquema de los servicios complementarios actualmente existente para entregar herramientas que permitan una mejor gestión de la operación, un mejor ajuste entre la demanda y la oferta de transporte, una mayor accesibilidad y confiabilidad en el Sistema, y mejor información a los usuarios, con el objetivo de disminuir la incertidumbre a la que se ven enfrentados y mejorar, de esta forma, la experiencia de viaje en el Sistema.

La reestructuración de servicios complementarios que se está evaluando y proyectando implementar recae, en principio, sobre los siguientes servicios:

- **Servicio de Gestión de Flota (GF).**

Este servicio contemplará dos componentes de suma relevancia para el Sistema. El primero es el encargado de proveer las herramientas tecnológicas para monitorear los buses, gestionar incidentes y coordinar la operación diariamente; será la fuente de información del Sistema para el cálculo de los principales indicadores de calidad de servicio que se establecerán en los contratos de concesión de uso de vías, y para obtener información de otras variables relevantes para la gestión de la operación y la administración de los contratos de concesión.

El segundo componente consiste en generar la información, detallada y en línea, de los servicios de transporte y los tiempos de viaje que permita a los usuarios disponer de las herramientas, que, de acuerdo con sus capacidades y necesidades, requieren para realizar una correcta planificación y toma de decisiones al momento de realizar su viaje.

El Servicio de Gestión de Flota contará con los siguientes servicios:

- Servicios para el monitoreo de la operación de transporte;
- Servicios de medición de la operación de transporte;
- Servicios para la coordinación del transporte;
- Servicios para la gestión de la información;
- Servicios de integración con herramientas tecnológicas del Sistema de Transporte;
- Servicio de generación y extracción de informes;
- Servicios de comunicación entre los centros de operación y la flota de buses;
- Servicios para la administración de la red de transporte.

Adicionalmente, este servicio entregará a los usuarios del Sistema información precisa, confiable, oportuna y comprensible sobre los servicios de transporte, para que puedan realizar una toma de decisiones más informada. Para esto, proveerá de diversos soportes tecnológicos o utilizará aquellos disponibles en el bus o en

infraestructura pública, tales como paneles y parlantes de información variable al interior y exterior del bus, paneles de información en paraderos de los principales ejes de la ciudad, aplicaciones móviles y páginas web. De esta forma, el Sistema permitirá al usuario:

- Planificar su viaje;
- Conocer la hora de llegada y destino del bus a un paradero;
- Ser informado de incidentes que afecten el comportamiento normal del Sistema, como desvíos y variaciones en la frecuencia;
- Recibir información que el Ministerio envíe.

Cabe mencionar que estos soportes deberán ser diseñados de acuerdo con los criterios de accesibilidad universal establecidos por la autoridad para satisfacer las necesidades de los usuarios del Sistema.

- **Servicio de Gestión de Pago y Acceso (GPA)**

Este servicio registrará las transacciones de uso realizadas en el Sistema de Transporte y determinará e informará la distribución de éstas entre los distintos proveedores de servicios del Sistema (*Clearing*), con el fin de contar con la información necesaria para realizar los pagos a estos últimos.

Para facilitar a los usuarios el uso y acceso al Sistema de Transporte, este servicio permitirá la incorporación de una variedad de soportes del medio de acceso, aprovechando así las nuevas tecnologías y tendencias que hoy se distinguen en el mercado. En este sentido, se espera que a futuro los usuarios puedan acceder al Sistema, con los siguientes medios de acceso y pago:

- Tarjeta bip!, o la que la reemplace en el futuro;
- Medios de pago bancarios y no bancarios;
- Teléfonos Celulares u otro dispositivo similar a través de códigos QR, tecnología NFC u otras.

Para incentivar el uso y pago del Sistema, este servicio deberá soportar, desde el punto de vista tecnológico, un esquema tarifario que permita la utilización del medio de acceso tanto en forma personalizada como no personalizada, la implementación de tarifas diferenciadas por servicio o modo de transporte, pago por tramos de viajes, la implementación de anillos tarifarios, diferentes tipos de abonos y también, pagos semanales o mensuales junto a otros beneficios para los usuarios que el Ministerio está considerando.

- **Servicios de Red de Carga y Emisión del Medio de Acceso (SRC y SEMA)**

Este servicio comprenderá la administración de la red de comercialización y carga del medio de acceso y la recaudación, registro y depósito de la recaudación en las cuentas bancarias del Sistema. Para lo anterior, este servicio se separará en 3

estratos: Carga subterránea, carga en superficie y carga en la nube. Lo anterior es sin perjuicio de otras acciones que pudiere comprender este servicio, asociadas a eventuales modificaciones relativas al medio de acceso y la promoción de nuevos soportes para éste. Por otro lado estará el servicio de emisión y distribución del medio de acceso al Sistema.

Mientras se desarrollan los procesos de contratación que permitan las modificaciones de los servicios complementarios en los términos expuestos, el Ministerio gestionará, a través de los instrumentos jurídicos pertinentes, la continuidad de los servicios complementarios que requiere el Sistema para su correcto funcionamiento.

Considerando que el transporte es una actividad esencialmente dinámica, el Sistema debe ser capaz de responder a los cambios en las circunstancias y necesidades de transporte de los usuarios. Con dicho objeto, el Sistema contemplará los mecanismos e instrumentos que permitan en el futuro la incorporación e interrelación de nuevos actores.

### 3.2 Infraestructura de Apoyo al Sistema

El Sistema requiere de una adecuada infraestructura que facilite y haga eficiente la prestación de los servicios de transporte.

Actualmente, y tal como se detalla en el Contenido Esencial 2018, dicha infraestructura comprende: las Estaciones de Intercambio Modal, las Estaciones de Transbordo, Puntos de Parada, Pistas Sólo Bus, Vías Exclusivas y Corredores Segregados para buses, y Zonas Pagas.

Adicionalmente, se considera la siguiente infraestructura:

- a. **Terminales:** con el objeto de asegurar la continuidad operacional, y disminuir los costos de entrada para nuevos Concesionarios, el Sistema adoptará las medidas necesarias para que los Concesionarios de las Unidades de Servicios a licitar cuenten con inmuebles o terrenos para ser utilizados como terminales, mediante el acceso a un número determinado, cuya ubicación y superficie se indicará en las bases de licitación. Su uso será de carácter obligatorio y serán distribuidos entre las distintas unidades de servicios.

El Concesionario tendrá la obligación de mantener en buenas condiciones de funcionamiento los terminales necesarios para garantizar una apropiada gestión de los servicios y una adecuada mantención de la flota.

- b. **Infraestructura de carga:** Se considera permitir a los Concesionarios que así lo requieran la instalación de infraestructura de carga de energía o combustibles en los terminales dispuestos por el Ministerio. La infraestructura de carga no podrá ser posteriormente retirada del terminal y formará parte de éste.

La cuota de infraestructura de carga se pagará en forma mensual, en cuotas iguales y sucesivas, y su monto variará en función del proyecto de infraestructura que corresponda instalar en cada terminal.

### 3.3 Financiamiento del Sistema

La prestación de los servicios de transporte y de los servicios complementarios se financia con los ingresos provenientes de la comercialización y carga del medio de acceso, así como aquellos ingresos correspondientes a las multas cursadas a los Operadores de Transporte y Proveedores de Servicios Complementarios del Sistema –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.

El aporte de los usuarios está constituido por las tarifas que pagan por acceder al Sistema, la que es fijada por un Panel de Expertos creado por la Ley N°20.378. 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 acto administrativo del Ministerio, el cual deberá propender al equilibrio entre los ingresos y costos del Sistema.

Por otra parte, en relación con los aportes del Estado, 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 Sistema. Esta asignación de recursos responde a una decisión de política pública que establece por ley un subsidio para el Sistema. El monto del subsidio se transfiere a las cuentas en las que se administran los recursos del Sistema, en función de lo que éste requiera de acuerdo con lo que informe y proyecte el Ministerio.

Cabe señalar que, conforme a lo dispuesto en Ley N°21.184 recientemente aprobada, se podrá considerar el empleo de recursos públicos adicionales a los dispuesto en la Ley N°20.378, exclusivamente para limitar o dejar sin efecto alzas de tarifas decretadas por el referido Panel de Expertos.

Finalmente, también se contempla que el Sistema pueda financiarse con otros recursos, de cualquier otra fuente disponible, ya sea ésta pública o privada. A continuación, se presenta la distribución de ingresos y egresos por prestador de servicios.

**Tabla 3: Distribución de Ingresos 2019 en base devengada**

Distribución de Ingresos (MM\$, pesos de diciembre 2019)	
Ingresos de fuentes distintas del aporte estatal	617.640
Subsidio estatal	644.665
<b>Total</b>	<b>1.262.305</b>

**Tabla 4: Distribución de Egresos por Prestador de Servicio 2019**

Prestador de Servicios	Distribución (%)
OPERADORES DE BUSES	63,9%
METRO	27,6%
METROTREN	1,0%
SONDA	2,9%
METRO (Red de Carga)	3,2%
AFT	0,4%
Otros	1,0%

## 4 NUEVA LICITACIÓN PÚBLICA

Desde una perspectiva procedimental, la nueva licitación pública para la concesión del uso de las vías se iniciará con la publicación del respectivo llamado concursal mediante un aviso en el Diario Oficial y en a lo menos dos diarios de la ciudad de Santiago, en los que se indicará el valor, fecha y lugar en el cual las bases de licitación se encontrarán disponibles para su adquisición por parte de los interesados.

Publicados los avisos respectivos, comenzará a contabilizarse el plazo previsto para la elaboración y recepción de ofertas, el que incluirá, en un periodo inicial, un plazo para que los adquirentes de las bases realicen consultas o soliciten aclaraciones al contenido de las mismas o sus anexos. Los adquirentes deberán presentar sus ofertas durante la vigencia del plazo previsto para este fin.

Luego del término del plazo dispuesto para la presentación de ofertas, se procederá a la apertura de las mismas y a su posterior evaluación, de conformidad a los criterios que establezcan las bases de licitación.

Concluida la evaluación, se procederá a la adjudicación de aquellas ofertas que hayan obtenido los más altos puntajes en el proceso de evaluación. Las concesiones respectivas que deriven del proceso de licitación deberán otorgarse mediante resolución fundada y concretarse en un contrato suscrito entre la sociedad concesionaria y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

A continuación, se revisarán los principales aspectos de la licitación.

### 4.1 Objeto de la Licitación Pública para la Concesión de Uso de las Vías 2021

En uso de las atribuciones que le confiere la Ley N°18.696, el Ministerio convocará a la licitación pública de 6 Unidades de Servicios mediante la entrega en concesión del derecho a usar las vías de la ciudad de Santiago, para la prestación de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses.

Las Unidades de Servicios se licitarán en forma independiente unas de otras, de manera tal que cualquier situación que afecte el proceso de licitación y/o adjudicación de una de ellas, no afectará al proceso de licitación y/o adjudicación de las restantes Unidades de Servicios, por lo que podrán seguir su curso hasta la correspondiente suscripción del contrato.

En las vías concesionadas no podrán operar otros servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses, a excepción de los que operen en el marco de las concesiones, condiciones de operación y/o perímetros de exclusión que determine el Ministerio.

Cabe destacar que existirá un periodo en que convivirán las concesiones entregadas bajo este nuevo esquema (aquellas provenientes de este proceso de licitación como del proceso N° LP CUV001/2019), con los contratos o condiciones de operación correspondientes al proceso de rediseño efectuado el año 2011, los que incluirán las condiciones para adaptarse al proceso de transición hacia el modelo definitivo que se ha explicado en este documento.

## 4.2 Marco Legal Aplicable

### 4.2.1 Marco Legal Aplicable a la Licitación

La licitación pública se regirá principalmente por lo dispuesto en la Ley N°18.696, norma específica que regula los procesos concursales destinados a la adjudicación de contratos de concesión de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, y por lo previsto en el D.F.L. N°1-19.653 de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N°18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado.

### 4.2.2 Marco Legal Aplicable al Contrato de Concesión

Cada uno de los contratos que se suscriban al finalizar la licitación pública constituirán una concesión administrativa sujeta no solo a las normas, principios y procedimientos previstos en sus respectivos contratos, sino también a todos aquellos 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 cuerpos legales.

Al Concesionario le serán 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, las que serán consideradas como parte integrante de los respectivos contratos de concesión de uso de vías.

## 4.3 Mejoras a la Red de Servicios

Teniendo presente las necesidades de los usuarios del Sistema, sobre la base de la información disponible de la operación generada por el MTT, considerando la entrada en funcionamiento de las líneas 3 y 6 de Metro (así como las extensiones de las Líneas mencionadas en el apartado 2.1.2) y la incorporación al Sistema del ferrocarril MetroTren Nos, es que se definió ajustar la red de servicios de las actuales Unidades de Negocio que

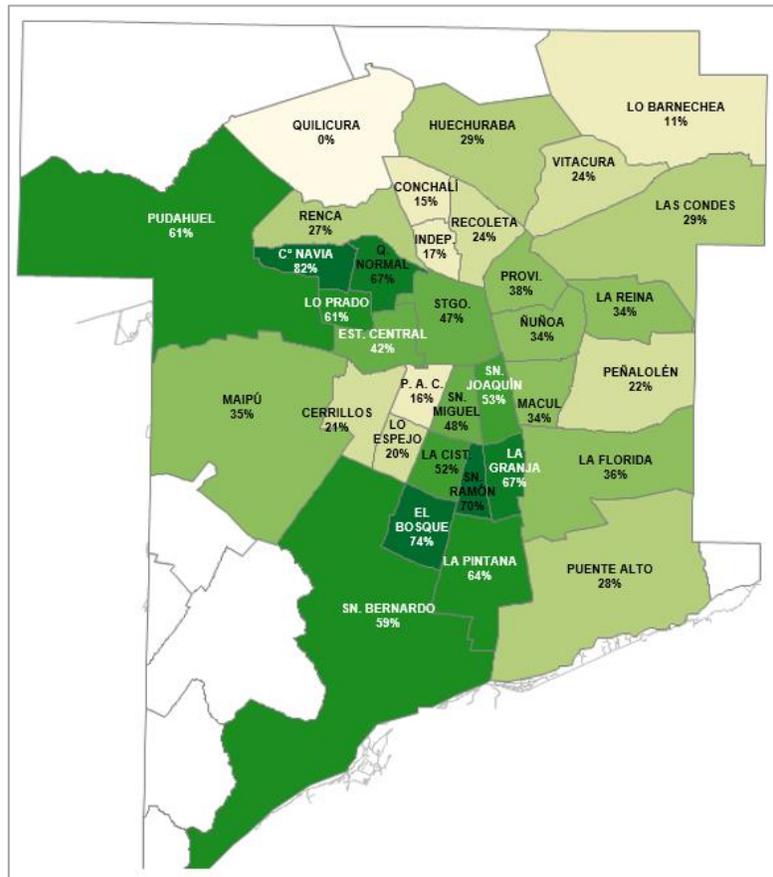
son parte de este proceso licitatorio (Unidades N°2 y N°5). En consecuencia, los grupos de servicios que conformarán cada Unidad de Servicios contienen algunos de los servicios actuales operados por las Unidades de Negocio N°2 y N°5, otros nuevos y otros que constituyen modificaciones respecto de la red actual.

### 4.3.1 Descripción Geográfica de la Licitación

Considerando que en este nuevo proceso se licitarán 2 de las actuales 6 Unidades de Negocio del Sistema, el ámbito territorial al cual está afecto el proceso no se distribuye de manera homogénea en la ciudad, es decir, existen comunas que tienen un alto porcentaje de servicios comprendidos en la licitación y otras comunas en las que el principal prestador de servicios es un actual Operador y, por lo tanto, no será licitado en esta oportunidad, por lo que el potencial impacto de las mejoras operacionales producto de la licitación está condicionado por esa circunstancia.

Actualmente se cuenta con una cobertura de 3.144,8 kilómetros de la red vial cubierta por servicios de buses, de los cuales 974,9 son parte del proceso de licitación, lo que equivale al 31% de la red completa. La siguiente figura muestra la distribución a nivel comunal:

**Figura N°4: Porcentaje de servicios prestados que son parte de la licitación, por comuna**

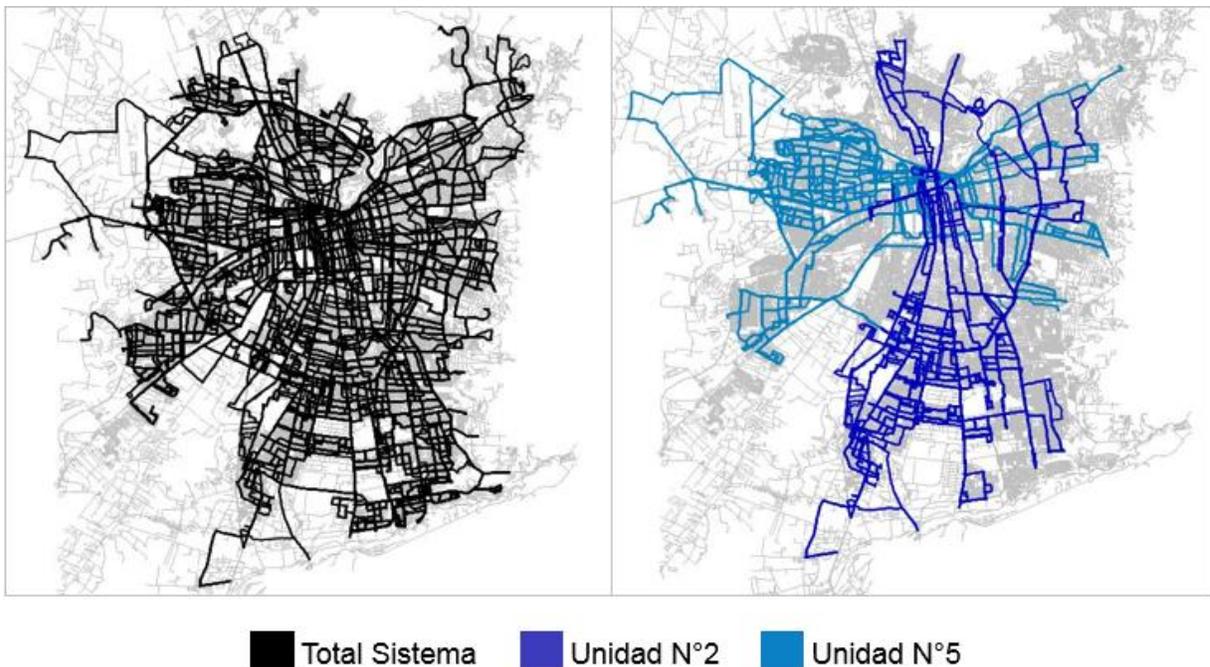


Se puede observar que las comunas de mayor afectación se concentran en el sector sur de la ciudad, en las comunas de San Bernardo, El Bosque, La Pintana, San Ramón y La Granja. Otras comunas que presentan un alto nivel de impacto son Cerro Navia y Lo Prado, en el sector poniente.

Por otro lado, las comunas con menor afectación territorial del proceso se concentran en el sector norte y nororiente de la ciudad, que corresponden a comunas que se verán afectadas por la licitación a que hace referencia el Contenido Esencial 2018 (LP CUV001/2019) y comunas del sector sur poniente, como Maipú, Cerrillos, Lo Espejo, Pedro Aguirre Cerda y Estación Central.

La siguiente figura muestra un mapa de la red de servicios actual. En la imagen de la izquierda se presenta la red en su totalidad, mientras que la del lado derecho solo considera los servicios de las Unidades de Negocio a licitar en el proceso.

**Figura N°5: Mapa de la Red de Servicios del Sistema y de las Unidades Licitadas**



Las comunas que no están sufriendo ajustes en la red para efectos de esta licitación han sido consideradas en la licitación anterior, o bien serán revisadas en licitaciones futuras.

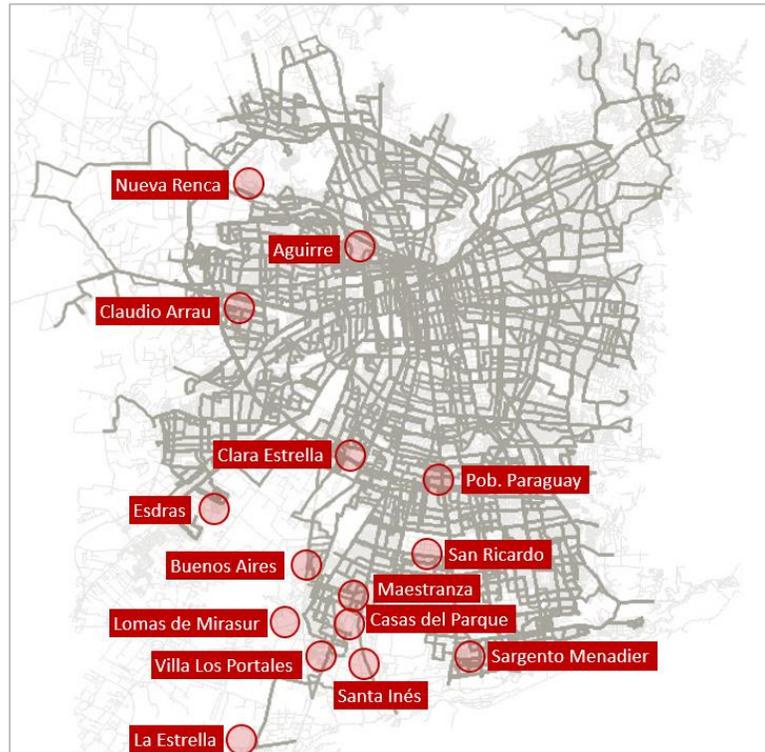
#### 4.3.2 Nuevas Coberturas

La expansión urbana de la ciudad durante los últimos años ha generado sectores en los cuales el Sistema de Transporte, con su red actual, entrega servicios a una larga distancia de caminata del punto de parada más cercano. Para el presente proceso, la nueva red se

hace cargo de estos espacios de mejora e incluye propuestas que buscan expandir la cobertura hacia estos sectores de la ciudad.

A continuación, se presenta el detalle de la red completa, a nivel geográfico, indicando los lugares con nuevas coberturas y una vista en detalle de cada uno de los sectores pertinentes:

**Figura N°6: Sectores sin Cobertura en la Red Actual**

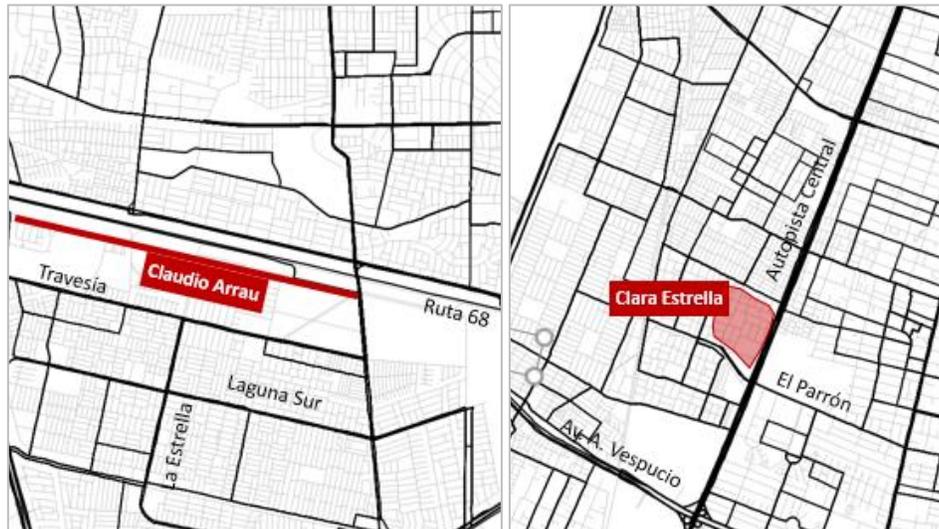


Las siguientes imágenes presentan un acercamiento que detalla los sectores de la ciudad que no cuentan con cobertura en la red de servicios vigente y que serán objeto de nuevas coberturas:

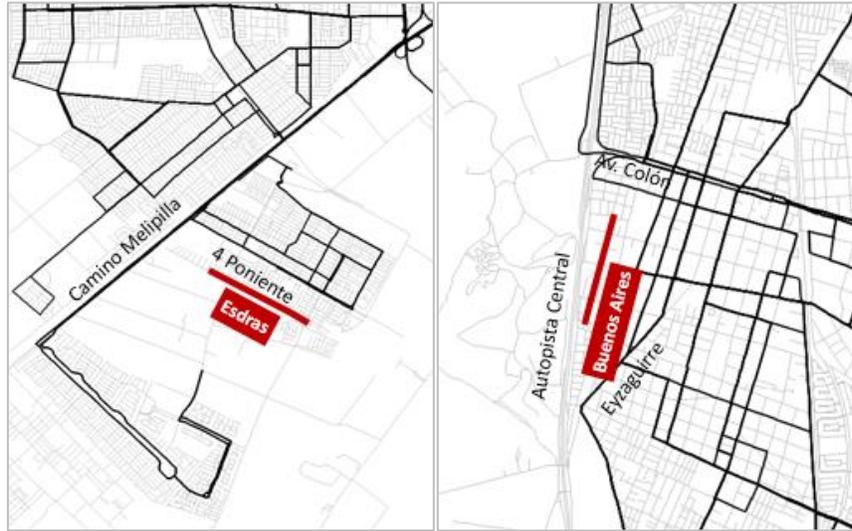
**Figura 7: Nueva Renca (Renca) y Sector Calle Aguirre (Quinta Normal)**



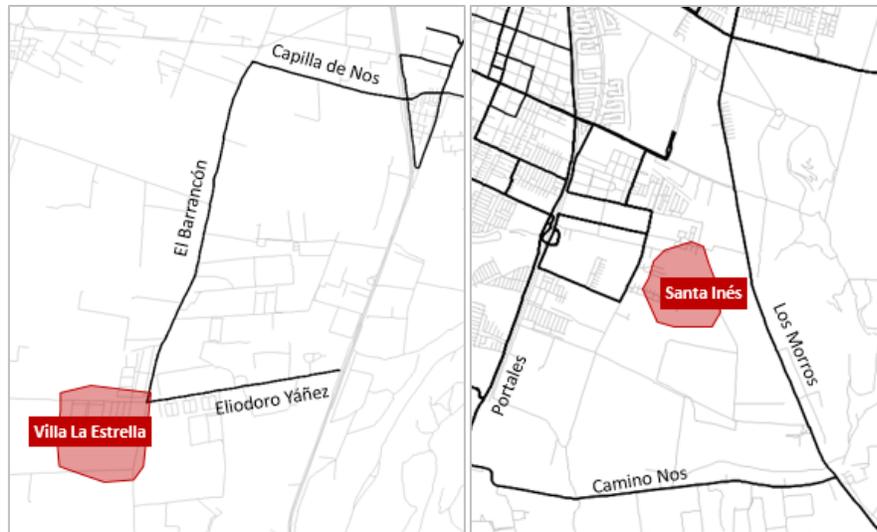
**Figura 8: Eje Claudio Arrau (Pudahuel) y Clara Estrella (Lo Espejo):**



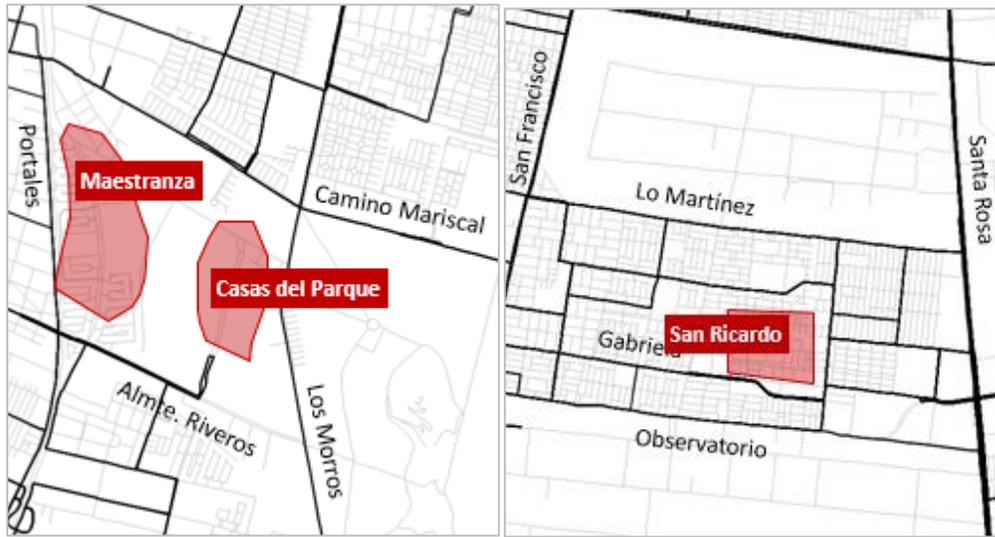
**Figura 9: Esdras (Maipú) y Buenos Aires (San Bernardo):**



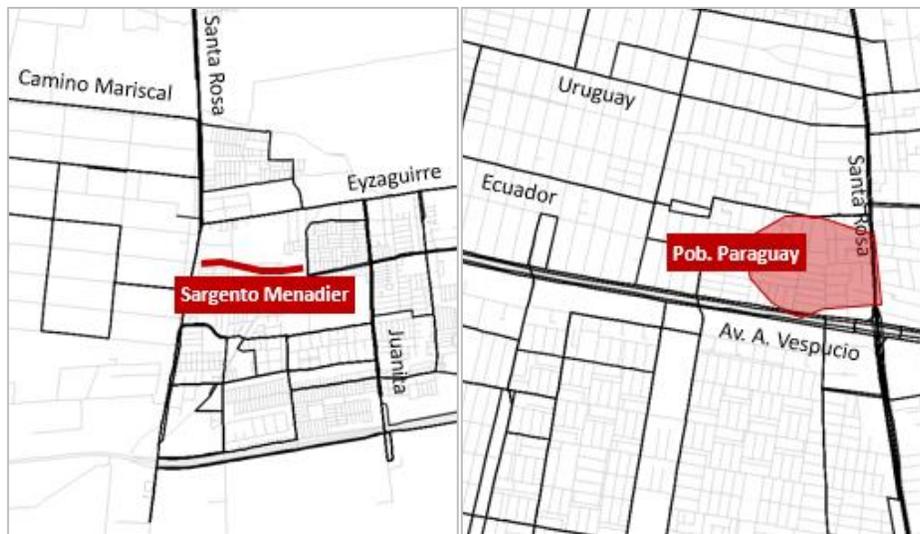
**Figura 10: Villa La Estrella (San Bernardo) y Santa Inés (San Bernardo):**



**Figura 11: Casas del Parque, Maestranza (San Bernardo) y San Ricardo (La Pintana):**



**Figura 12: Sargento Menadier (Puente Alto) y Pob. Paraguay (San Ramón):**



**Figura 13: Lomas de Mirasur (San Bernardo) y Villa Los Portales (San Bernardo):**

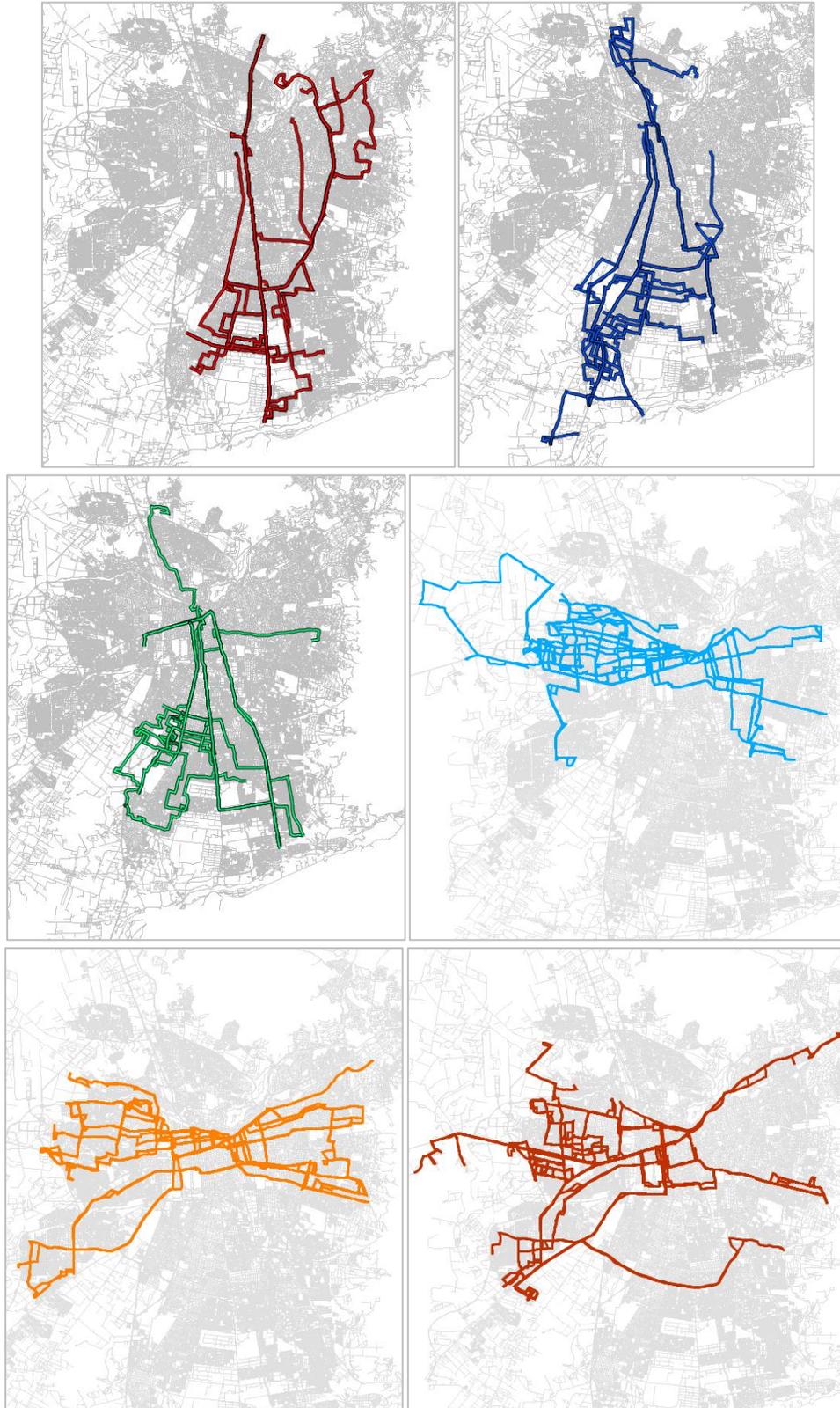


#### **4.3.3 Distribución Referencial de las Unidades de Servicios**

La agrupación de las Unidades de Servicios responde a condiciones técnicas, por un lado, y al balance y atractivo económico de éstas, por otro. Para su construcción, se están evaluando diversos indicadores operacionales y la contabilización de las validaciones realizadas.

A continuación, se muestran imágenes referenciales respecto a la posible distribución de los recorridos en las nuevas Unidades de Servicios, los que podrán sufrir modificaciones en forma previa a la publicación de las bases de licitación.

**Figura 14: Unidades de Servicios**



En la siguiente tabla se presenta, a modo referencial, el número de servicios de cada Unidad y los kilómetros comerciales por mes, correspondientes a cada Unidad:

**Tabla 5: Servicios y Km Comerciales Referenciales Mensuales por Unidad de Servicios**

Unidad de Servicios	Nº de Servicios	Kilómetros Comerciales Mensuales [km/mes] <sup>7</sup>
7	24	2.303.990
8	29	2.398.764
9	23	2.027.916
10	31	2.561.294
11	34	2.456.356
12	13	1.770.854
<b>Total</b>	<b>154</b>	<b>13.519.174</b>

<sup>7</sup> Considera 22 días laborales, 4 sábados y 4 domingos

## 4.4 Ajustes a las Condiciones de Uso de las Vías

Tal como fue enunciado en el Contenido Esencial 2018, en los nuevos contratos se modificará la condición de uso de las vías, pasando de un sistema que utiliza el concepto de preferencias en el uso de las vías concesionadas -en que las vías tienen un único Concesionario con derecho de uso preferente y los demás Operadores de Buses pueden hacer uso de dichas vías de manera no preferente, respetando los límites y condiciones establecidas-, a un esquema de uso no preferente sobre la base de criterios de calidad. Así, en el caso que se incorporen nuevos servicios, no contemplados en el conjunto inicial de la licitación, o se traspase un servicio de un Operador a otro, éstos podrán ser asignados a otro Operador a través de mecanismos que consideren la calidad de servicio prestada por los Operadores.

Es importante destacar que existirá un periodo en que estarán operativas ambas modalidades - los contratos de concesión actuales y aquellos que se otorguen a partir de la nueva licitación-, durante el cual se respetarán las condiciones de los contratos vigentes. Los nuevos contratos contemplarán la manera en que se regulará la coexistencia de ambas modalidades y en qué casos operarán los diversos mecanismos que facilitan su convivencia.

## 4.5 Proceso de Elaboración y Ajuste del Programa de Operación

En una ciudad con dimensiones como las de Santiago, la dinámica de la movilidad cambia constantemente, por lo que se requiere que la oferta de transporte pueda adaptarse a las nuevas necesidades. El Programa de Operación, en adelante también PO, es el instrumento que define y regula las condiciones y características de los servicios que el Concesionario debe prestar en el marco del contrato de concesión. En este se describen los aspectos estructurantes de la planificación, tales como:

- Trazados,
- Paradas utilizadas por los servicios,
- Oferta de transporte,
- Horarios de operación,
- Parámetros y reglas operacionales,
- Definición de los puntos de control para medición de regularidad y puntualidad,
- Tabla Horaria de los servicios,
- Zonas pagas a utilizar.

Sobre la base del Programa de Operación se mide el grado de cumplimiento del contrato en materia operacional.

El Contenido Esencial 2018 consideró la incorporación de importantes cambios en el proceso de elaboración y modificación de los Programas de Operación (en adelante "PO"), así como en la definición de los roles y responsabilidades, tanto del Concesionario como del Ministerio. Tras consultar dichos procesos con actores relevantes, se estimó conveniente

introducir algunos ajustes. De esta forma, en los párrafos siguientes se describirán los aspectos más relevantes asociados a los Programas de Operación, en el marco del presente proceso de licitación.

El PO se estructura sobre la base de un PO normal cuya vigencia será anual, y que se construirá sobre la base del PO referencial del proceso de licitación, en primera instancia, o del último PO vigente. Los procesos para la elaboración y aprobación del PO se regularán en el contrato de concesión, identificando sus principales etapas y los plazos asociados.

En días o periodos ocasionales en que el comportamiento de la demanda lo justifique, como es el caso de fiestas patrias, día de la madre, navidad, entre otros, el PO podrá ser reemplazado por POs ajustados específicamente para esos días/periodos. En particular se definen periodos estivales que comprenden los meses de enero y febrero, en que el PO puede reducir la oferta de transporte con el fin de ajustarse a la demanda de dicho periodo.

Adicionalmente, para eventos particulares pero conocidos, como partidos de alta convocatoria, eventos musicales, festivales, etc., se podrá adicionar al PO un Programa de Operación Especial (POE), que establecerá expediciones a realizar en periodos específicos para responder a determinados eventos, reforzar servicios ya existentes (servicios de apoyo) y solicitar salidas adicionales o inyecciones no programadas para reforzar servicios contemplados en el Programa de Operación vigente.

Por razones de interés público, bien común y/o para asegurar la continuidad de los servicios de transporte público, el PO vigente podrá:

- Modificarse de oficio por el Ministerio o a solicitud del Concesionario. Las modificaciones podrán ser transitorias o permanentes y se aprobarán e implementarán de acuerdo con los procedimientos definidos en las bases de licitación y el contrato respectivo.
- Incorporar, mediante un proceso de subasta, la prestación de uno o más servicios nuevos que impliquen la incorporación de buses adicionales a los entregados al Operador y/o la incorporación de uno o más servicios de otro Operador de Buses del Sistema que deba ser reasignado. La subasta se efectuará conforme al proceso regulado en el contrato de concesión.

## 4.6 Cambio en la Periodización del Programa de Operación

Tal como fuere informado en el Contenido Esencial 2018, se han incorporado ajustes en la forma de periodización de los Programas de Operación y otras herramientas que se detallan en dicho documento, que permiten, entre otras cosas, lograr el ajuste entre oferta y demanda, simplificar el cálculo de los indicadores de calidad, mejorar la intermodalidad y coordinación entre los servicios de buses y la operación de Metro y del Metro Tren a Nos.

## 4.7 Esquema de Pago

Con el fin de alinear correctamente los incentivos del Concesionario con las necesidades de los usuarios y velar por una correcta ejecución del Programa de Operación, es que se diseñará un modelo de pago que resguarde el cumplimiento de la oferta establecida en el Programa de Operación e incorpore incentivos y descuentos vinculados directamente a la calidad de servicio entregada, la que será medida a través de diferentes indicadores.

Los ingresos de los Concesionarios, provenientes de la prestación de los servicios de transporte, se pagarán de acuerdo con las especificaciones establecidas en el contrato, a través del proveedor del Servicio Complementario de Administración Financiera del Sistema.

### 4.7.1 Fórmula de Pago

El pago al Concesionario por los servicios de transporte estará compuesto por 4 factores, los que se indican a continuación:

- i. El primero estará determinado por la multiplicación de las transacciones ( $q$ ) por el precio por pasajero transportado ( $PPT$ ).
- ii. El segundo factor estará determinado por la multiplicación de los kilómetros con derecho a pago ( $km$ ), por el precio por kilómetro de la Unidad de Servicios ( $PKS$ ).
- iii. El tercer factor estará asociado a un monto que se adicionará o se descontará por aplicación de incentivos por el Cumplimiento de Indicadores ( $CI$ ), compuesto por los mecanismos de aseguramiento de calidad previstos en el contrato de concesión.
- iv. El cuarto factor corresponde a cantidades que corresponda considerar por otros conceptos ( $Otros$ ), tales como:
  - a. Pago por el uso de las vías tarifadas. El Concesionario tendrá derecho a un pago por los cobros que se devenguen mensualmente por el uso programado en el o los respectivos Programas de Operación, 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).
  - b. Pago por el uso de otra infraestructura concesionada. El Concesionario tendrá derecho a que los cobros que se devenguen mensualmente por el uso que haga, en el marco del respectivo Programa de Operación, de la infraestructura entregada en concesión por el Ministerio de Obras Públicas y/o el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, distinta de las vías tarifadas, sean pagados con recursos del Sistema.
  - c. Pago por buses derivados de contratos de provisión. El Concesionario tendrá derecho a un pago mensual por cada uno de los buses que reciba en el marco de un contrato de provisión, para el solo efecto de hacer frente al pago de las cuotas o canon de rentas pertinentes.

- d. Pago por terminales adicionales. El Concesionario tendrá derecho a recibir un pago mensual correspondiente a las cuotas por terminales adicionales –si los tuviere- de conformidad a los valores ofertados. Estos valores se pagarán durante la vigencia del contrato, sujeto a la condición de que el Concesionario utilice estos terminales en su operación.
- e. Pago por infraestructura de carga. El Concesionario tendrá derecho a recibir un pago mensual correspondiente a las Cuotas de Infraestructura de Carga ofertadas (CIC).
- f. Pago por reducción de índices de evasión. El Concesionario tendrá derecho a un pago por la reducción de índices de evasión. Para esto se realizarán mediciones de evasión en cada Unidad de Servicios con una periodicidad de 6 meses o aquella periodicidad diferente que el MTT determine, que en ningún caso podrá ser superior a 12 meses.
- g. Pago por incentivo al buen desempeño operacional. El Concesionario tendrá derecho a un incentivo monetario por buen desempeño operacional, cuyo monto y condiciones se detallarán en el contrato de concesión.
- h. Otros pagos asociados a requerimientos específicos del Ministerio y derivados del proceso de restablecimiento de la ecuación contractual. El Concesionario tendrá derecho a un pago correspondiente a las instrucciones de adquisición de bienes, contratación o prestación de servicios que efectúe el Ministerio y aquellos derivados del proceso de restablecimiento de la ecuación contractual, según lo estipulado en el contrato de concesión.

Los dos primeros factores (numerales i y ii) sumados conforman el ingreso base del Concesionario.

Cabe destacar que el contrato incorporará una cláusula para enfrentar situaciones excepcionales no imputables a los Concesionarios, que afecten gravemente la operación de los servicios de transporte y, por tanto, los ingresos que les correspondería percibir. Esta modificación tiene como resultado que el ingreso base, previamente descrito, queda asociado en un 100% a los kilómetros recorridos. Para hacer efectivo lo anterior, el MTT, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, considerando los antecedentes que obren en su poder, calificará la existencia de una grave afectación de la operación de los servicios de transporte.

#### **4.7.2 Indicadores de Calidad de Servicio**

De acuerdo con lo señalado en el Contenido Esencial 2018, se redefinirán los actuales indicadores de calidad y el esquema de incentivos asociado a estos. En los nuevos contratos de concesión se contemplará la posibilidad de entregar no solo descuentos a los operadores producto de incumplimiento en los estándares definidos para cada indicador, sino también la posibilidad de recibir premios cuando la operación satisfaga ciertos criterios establecidos.

El monto asociado a los premios o descuentos del Concesionario dependerá de la medición de los siguientes indicadores:

## 1. Indicador de Tiempo de Espera (ITE)

Este indicador mide el desempeño de la regularidad de la operación de todos los servicios-sentidos-períodos, durante todos los días del mes, por lo que se considera el indicador de mayor relevancia respecto de la calidad en la prestación del servicio.

El ITE se conforma por dos indicadores, Indicador de Espera e Indicador de Puntualidad, que se aplican según se indique para cada servicio-sentido-período en el Programa de Operación. El indicador de Espera (IE) se aplica en los servicios-sentido-periodo donde se busca que los intervalos de paso entre buses sean homogéneos sin importar la hora exacta de paso, mientras que, en el Indicador de Puntualidad (IP) se busca que las horas de paso en ciertos puntos de la ruta coincidan con las establecidas en el Programa de Operación.

El Indicador de Espera representa el impacto del cumplimiento del Concesionario en el tiempo de espera de los usuarios. Si el indicador es 90%, significa que el 90% de las ocasiones, el tiempo de espera de los usuarios corresponde al de condiciones establecidas por el MTT, y el otro 10% de las ocasiones las personas debieron esperar más de lo exigido por el Ministerio. El resultado corresponde al promedio de los resultados de los servicio-sentido-periodo-día para los cuales corresponde la medición de IE.

El IE, para cada servicio-sentido-periodo, se calcula en base al tiempo de espera observado y a su desviación frente al tiempo de espera exigido en el PO para cada servicio-sentido, con un ajuste en base a la distancia y el intervalo del servicio.

## 2. Indicador Calidad de Atención (ICA)

El ICA evaluará aspectos relacionados con la calidad de la atención entregada a los usuarios, los que serán medidos por un observador mediante el método de pasajero incógnito, a través de supervisión en terminales, o bien, controlando con las herramientas tecnológicas disponibles, según corresponda. Este se compone de 2 Indicadores: ICA en ruta e ICA en terminal.

Cada uno de estos indicadores está compuesto por distintas dimensiones y atributos (y sus respectivos pesos relativos) que se evalúan sobre la base de condiciones de cumplimiento.

Las dimensiones del ICA en ruta comprenden: i) la Conducción Segura, que evalúa atributos como la conducción sin frenazos y movimientos bruscos; ii) la Información al usuario, que evalúa la operatividad de los letreros y señalética del bus y; iii) Prestaciones Adicionales, como el funcionamiento del wifi y del aire acondicionado.

Por otro lado, el ICA en terminal se centra en el nivel de limpieza e higiene que presentan los buses y en algunos atributos difíciles de medir en ruta como lo son el funcionamiento de puertos USB.

### 3. Incentivo por Buen Desempeño

Se entregará un incentivo por buen desempeño al Concesionario, en función de los resultados de las encuestas de satisfacción de los usuarios, las que serán realizadas periódicamente por el DTPM, y los resultados sistemáticos obtenidos en el ICA. El monto disponible que se utilizará para el pago del incentivo por buen desempeño corresponderá a un porcentaje de las multas cursadas a los Operadores de Buses del Sistema.

Este monto se repartirá entre los Operadores de Buses que obtengan una Nota de Incentivo por Buen Desempeño mayor o igual a seis (6,00), de forma proporcional a los kilómetros comerciales programados de un mes tipo del PO normal vigente, en que la Nota de Incentivo por Buen Desempeño depende de la Nota proveniente de la encuesta de Satisfacción y de la cantidad de meses en que el Operador obtiene un buen resultado en el ICA.

### 4. Descuento por Incumplimiento del Mantenimiento

Es obligación del Concesionario efectuar las correcciones, reparaciones y ajustes que resulten necesarios para subsanar los incumplimientos, fallas o reparos detectados con ocasión del proceso de certificación del mantenimiento de los buses. En el evento que el Concesionario no cumpla con esta obligación, el Ministerio podrá solicitar que los defectos sean corregidos o reparados por el Suministrador o por quien éste designe, y los costos serán asumidos por el Concesionario.

### 5. Verificación de la validez de las expediciones

Para velar por la correcta provisión del servicio, el DTPM supervisará la operación verificando la validez de las expediciones. Se considerará válida aquella expedición comercial en que se ejecutó el servicio-sentido, cumpliendo el trazado establecido en el Programa de Operación desde su inicio hasta su fin, realizado por un bus con su certificación de mantenimiento aprobada y que transportó pasajeros.

El MTT considerará válidas aquellas expediciones que, pese a no cumplir íntegramente con los aspectos indicados precedentemente, se encuentren comprendidas en alguna de las siguientes situaciones:

- a. Obedezcan a una instrucción del Ministerio o cuenten con su autorización,
- b. Deriven de situaciones de caso fortuito o fuerza mayor, debidamente calificadas por el Ministerio,

- c. Se trate de expediciones que, por su horario y/o naturaleza, presenten una baja tasa de pasajeros o equivalente a cero,
- d. Sean realizadas con un bus de la Flota de Soporte o Flota Auxiliar, con autorización del Ministerio.

Esta validación de las expediciones se realizará de acuerdo con lo establecido en el contrato de concesión.

Cabe destacar que se reconocerá la existencia de eventos exógenos en el cálculo de los indicadores, pues se entiende que existen circunstancias, de naturaleza excepcional, cuyo impacto en las condiciones de operación es mayor y que exigen la adopción de medidas extraordinarias, las que no necesariamente permiten superar el problema, o incluso situaciones para las que no hay gestión posible en un lapso oportuno.

Para abordar este aspecto, en el contrato se establecerá un procedimiento que identifique tales eventos y establezca un sistema para incorporar en el cálculo de los índices de calidad y desempeño los ajustes necesarios, con el fin de reducir el efecto de dichos eventos en los resultados del Concesionario.

## 4.8 Flota de Buses

El Concesionario deberá utilizar la flota necesaria para prestar correctamente los servicios de transporte establecidos en el Programa de Operación vigente, de acuerdo con los estándares de calidad descritos en el contrato de concesión.

Para la provisión de los buses que requerirán estos nuevos Concesionarios, el Ministerio convocará a un nuevo proceso de licitación pública del Servicio Complementario de Suministro de Buses, el cual se adjudicará en forma previa a la adjudicación de la licitación de concesiones de uso de vías. De esta forma, la información relativa a la cantidad de buses disponibles, su tipología, tecnología, consumo, plan de mantenimiento y fabricante de los buses adjudicados en el mencionado proceso y, por tanto, disponibles para la confección de ofertas por parte de los oferentes del proceso de licitación de concesión del uso de las vías, será informada a los proponentes con la debida antelación para que sean considerados en la preparación de sus respectivas ofertas técnicas y económicas.

La flota del Concesionario se compondrá de distintos grupos de buses, a saber: Flota Operativa Base (FOB), Flota de Reserva (FR), Flota de Soporte (FS) y Flota Auxiliar (FA). La flota operativa base y la flota de reserva se conformarán con buses provistos por Suministradores de Buses y, según corresponda, con buses derivados de la cesión de contratos de provisión; la flota de soporte se conformará con buses derivados de la cesión de contratos de provisión (para ser utilizados ante requerimientos específicos del MTT) y; la flota auxiliar se compondrá de los buses que estime conveniente el Concesionario. Estos buses deberán ser utilizados de conformidad a lo estipulado en el contrato de concesión.

Adicionalmente, el Proponente deberá considerar en su oferta que se exigirá el cumplimiento del Plan de Mantenimiento establecido por el Suministrador de Buses en base a lo indicado por el fabricante y los estándares de la industria y la obtención de los certificados asociados al cumplimiento de dicho plan.

## 4.9 Proponentes

Los principios que inspiran la celebración y ejecución de los contratos de concesión de uso de vías tienen por finalidad satisfacer el interés público y propender a la prestación de un servicio de transporte eficiente, confiable, seguro y de calidad. Uno de los elementos relevantes para conseguir dicho fin es promover un alto nivel de competencia en las bases de licitación.

Los proponentes deberán ser personas jurídicas o consorcios cuyos integrantes sean personas jurídicas, las que, en caso de resultar adjudicadas, deberán constituirse en Chile como sociedad anónima de giro específico, cuyo objeto social sea exclusivamente la prestación del servicio público de transporte urbano remunerado de pasajeros mediante buses en el Sistema de Transporte Público Metropolitanos, así como la prestación de las demás actividades conexas al contrato de concesión de uso de vías. Se considerarán actividades conexas aquellas que resulten accesorias al contrato principal o que se relacionen con el objeto del mismo. Estas actividades no darán derecho a pago alguno con recursos provenientes del Sistema.

Los adjudicatarios no podrán estar relacionados, en los términos del artículo 100 de la Ley N°18.045, con ningún prestador de servicios complementarios del Sistema.

La sociedad concesionaria deberá constituirse con un capital social mínimo, que deberá ser íntegramente pagado de conformidad a lo establecido en las bases de licitación, para asegurar la puesta en marcha de los servicios y el respaldo financiero necesario para la prestación de los servicios en el futuro. Además, se establecerán en el contrato determinados indicadores financieros que deberá cumplir la sociedad concesionaria durante toda la vigencia del contrato de concesión, con el objeto de contar con Operadores económicamente sustentables en el largo plazo.

Un proponente, por sí o en conjunto con sus entidades relacionadas, en los términos del artículo 100 de la Ley N°18.045, no podrá(n) adjudicarse más de 2 de las Unidades de Servicios en licitación. Las bases podrán establecer excepciones a la restricción antes mencionada.

## 4.10 Criterios de Evaluación

Las propuestas presentadas en el marco de la licitación de uso de vías serán evaluadas por una Comisión, que será la encargada de analizar las propuestas técnicas y económicas pertinentes.

La evaluación de las propuestas comprenderá tres fases consecutivas. La primera de ellas corresponderá a una Evaluación Técnica, en tanto la segunda consistirá en una Evaluación Económica. Luego, se dará paso a una Evaluación Final, que se efectuará de conformidad a la ponderación que establezcan las bases de licitación y que determinará un puntaje para cada oferta. Se adjudicará cada Unidad de Servicios a la oferta que haya obtenido el mayor puntaje, siempre que se cumpla con las restricciones de adjudicación ya referidas.

La Evaluación Técnica considerará los siguientes aspectos:

- i. **Puntaje por Experiencia en Transporte de Pasajeros mediante buses (ETP).** Este criterio busca evaluar si el proponente tendrá la capacidad de administrar una flota del tamaño que el negocio requiere, tanto desde el punto de vista de la operación como de la mantención y cuidado de la misma. El ETP se determinará mediante la suma de los puntajes que se obtengan de la evaluación de dos subcriterios:
  - a. **Experiencia general en transporte** de pasajeros mediante buses durante un período determinado,
  - b. **Experiencia específica en transporte público urbano** de pasajeros mediante buses en un período determinado.
- ii. **Puntaje por Evaluación Técnica del Bus (ETB).** Se determinará en función del puntaje obtenido por el o los Suministradores de Buses en la evaluación técnica del proceso de licitación pública del servicio complementario de suministro de buses, que hubiere escogido el oferente. Este criterio busca que los oferentes de la licitación de vías consideren los aspectos técnicos de los buses evaluados en la respectiva Licitación de Suministro y no solo el costo económico, en instancias que un bus pudo haber sido adjudicado en la Licitación de Suministro por tener un alto puntaje técnico.
- iii. **Puntaje por Buses con Tecnologías No Contaminantes (BNC).** Conforme a lo dispuesto en el artículo 3° inciso 6° de la Ley N°18.696, se otorgará puntaje según la cantidad de buses con tecnologías no contaminantes comprendidos en la flota operativa base y de reserva de la oferta. Para estos fines, se considerarán como tecnologías no contaminantes aquellas que no emitan gases contaminantes locales en su operación.
- iv. **Puntaje por Gasto Promedio Anual en Personal (GPP).** Con el objeto de cumplir con el mandato del artículo 3° inciso 6° de la Ley N°18.696, se otorgará un mayor puntaje a aquellas ofertas que consideren un mayor gasto promedio mínimo anual en personal de operación.

v. **Puntaje por Presentación Formal de Ofertas (PF).**

El puntaje técnico final de cada oferta se obtendrá de la sumatoria de los puntajes asignados por cada concepto, de acuerdo con la ponderación que establezcan las bases de licitación.

Pasarán a la etapa de Evaluación Económica sólo aquellas ofertas que se consideren como técnicamente aceptables según un umbral mínimo objetivo, previamente establecido.

La Evaluación Económica, por su parte, se dividirá en dos etapas:

- i. En primer lugar, se determinará el valor económico para cada oferta, en base a las variables de licitación y parámetros específicos definidos por el Ministerio. Esta evaluación se estructura sobre la base del precio por kilómetro de operación (distinto para cada tecnología de bus), la cantidad de buses y el valor de la cuota de estos buses y, según corresponda, el valor de la suma de las cuotas de infraestructura de carga y valor de la suma de las cuotas por terminales adicionales.
- ii. En segundo término, se procederá a calcular un puntaje económico para cada oferta, de acuerdo con una escala relativa establecida en base a todas las ofertas técnicamente aceptables de una Unidad de Servicios.

La Comisión calculará el puntaje final de cada oferta, mediante la ponderación de sus respectivos puntajes técnicos y económicos, a fin de determinar las ofertas que corresponda adjudicar. En caso de empate, se establecerán reglas de desempate transparentes y objetivas.

## **5 CONTRATO DE CONCESIÓN Y DE SUMINISTRO DE BUSES: PRINCIPALES OBLIGACIONES**

Conforme se ha señalado, el modelo de operación del Sistema se reestructurará con el objeto de facilitar su continuidad operacional, diversificar los riesgos operacionales y financieros, generar competencia en las licitaciones, y mejorar la calidad de los buses y del servicio.

Esta reestructuración se construye a partir de dos elementos principales: la reducción del tamaño de las unidades de servicios; y mediante la separación del servicio de transporte - que recaerá en los Concesionarios-, del suministro de los buses que ahora recaerá en los Suministradores.

Este nuevo modelo exige que los contratos que los Concesionarios y los Suministradores celebren con el MTT detallen con precisión los deberes y derechos que a cada cual corresponden, de manera que se configuren adecuadamente las relaciones que surgirán entre el Concesionario y un determinado Suministrador.

Los contratos de concesión de uso de vías y de prestación de servicio complementario de suministro de buses contemplarán, en consecuencia, las obligaciones de cada uno de ellos y la forma en que éstos deberán relacionarse.

### **5.1 Principales Obligaciones del Concesionario**

Corresponderá al Concesionario prestar los servicios de transporte y definir los criterios de gestión y administración necesarios para alcanzar una ejecución de calidad de dichos servicios durante toda la vigencia del contrato de concesión.

La principal obligación del Concesionario consistirá, por cierto, en prestar los servicios con los estándares de calidad, permanencia, continuidad y seguridad que se establezcan en el contrato de concesión. Además, como se mencionó, el Concesionario deberá participar en la elaboración del Programa de Operación, dar cumplimiento al mismo y ejecutar la operación de los servicios en la forma prevista, con el fin de entregar un servicio conforme a los estándares establecidos en el contrato de concesión.

Corresponderá al Concesionario, asimismo, efectuar el control de la operación, presentar medidas o procedimientos que permitan mejorar y/o restablecer la calidad de los servicios, y desarrollar planes o protocolos de acción destinados a velar por el cumplimiento de los indicadores de calidad.

En materia de evasión, deberá cooperar con la autoridad y realizar todas las acciones y/o gestiones en el marco de sus facultades tendientes a reducir los índices de evasión, respetando la normativa vigente y las instrucciones que al efecto emita el MTT.

El contrato regula, además, las obligaciones que en el nuevo contexto del Sistema -con un nuevo prestador de servicios complementarios como es el Suministrador de Buses- le corresponden al Concesionario respecto de los buses y su mantención. De esta manera, el contrato de concesión establecerá la obligación del Concesionario de utilizar los buses provistos por el o los Suministradores de Buses respectivos.

En este contexto, se detallarán las obligaciones que le competarán en materia de mantenimiento de los buses. Para asegurar que la mantención efectuada por el Concesionario se ajuste a lo establecido en los planes y manuales de mantenimiento y que los buses se encuentran en correcto estado de funcionamiento, el Concesionario estará obligado a participar en un proceso de certificación del mantenimiento de los buses, que estará a cargo de un tercero propuesto por el Suministrador. Además, el Concesionario deberá tomar los seguros de responsabilidad civil y por riesgos de destrucción y pérdida total, en que el beneficiario será el Suministrador respectivo, a contar de la fecha de entrega de los buses.

Una vez finalizado el plazo del contrato de concesión, el Concesionario deberá restituir los buses de acuerdo con las instrucciones que al efecto imparta el MTT. Será responsabilidad del Concesionario entregar los buses en correcto estado de conservación, atendida su antigüedad y uso.

En materia de infraestructura, corresponderá a los Concesionarios, entre otras obligaciones, implementar, operar y mantener tanto los terminales como las zonas pagas obligatorias contenidas en el Programa de Operación.

También serán parte de sus obligaciones, mantener en buenas condiciones el equipamiento tecnológico dispuesto en terminales, zonas pagas y aquel embarcado en los buses, así como todos aquellos elementos necesarios para el correcto funcionamiento de los servicios complementarios tecnológicos.

El contrato de concesión establecerá expresamente una serie de obligaciones respecto al personal del Concesionario, entre ellas y principalmente, la de 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. Se exigirá, además, la implementación de capacitaciones, así como el desarrollo de políticas de salud y seguridad en diversas áreas y la obligación de provisionar los recursos necesarios para responder de las indemnizaciones laborales que, eventualmente, deba satisfacer al término de la concesión.

El Concesionario deberá, asimismo:

- Obtener las certificaciones que indique el contrato en los plazos correspondientes,
- Cumplir y respetar las instrucciones y procedimientos que, de acuerdo con la normativa vigente y a lo previsto en el contrato de concesión, dicte el Ministerio,

- Suscribir los actos jurídicos correspondientes y mantener el vínculo con los prestadores de servicios complementarios,
- Proporcionar al Ministerio toda la información que éste requiera acerca de la ejecución del contrato de concesión y las obligaciones que éste impone,
- Otorgar libre acceso al MTT a todos los antecedentes y bienes muebles o inmuebles que sean necesarios para su labor de control del cumplimiento de las obligaciones, así como para obtener información relevante para el Sistema.

## 5.2 Principales obligaciones del Suministrador

El Suministrador de buses deberá suministrar oportunamente al Sistema los buses requeridos por el Ministerio, en las condiciones que se describirán en el contrato. La obligación de suministro se encontrará sujeta a la condición de que el Ministerio efectúe un requerimiento formal de buses a través de la emisión de una orden de suministro. De esta forma, al Suministrador solo le corresponderá suministrar los buses que se indiquen en una orden de suministro.

El contrato de suministro regulará las especificaciones técnicas y estándares de calidad que deberán satisfacer los buses. Del mismo modo, regulará las obligaciones del Suministrador durante el proceso de fabricación de los buses. El traslado de los buses corresponderá al Suministrador, así como también será de su cargo la obtención de las certificaciones, permisos o registros que las leyes y reglamentos exigen para que los buses nuevos puedan circular por el país y para prestar servicios de locomoción colectiva urbana.

Los buses se sujetarán a un proceso de revisión y aceptación, que se encontrará regulado en el contrato, donde se detallarán todas las etapas y las obligaciones que competen al Suministrador. Se exigirá, también, que el Suministrador tome y mantenga a lo menos hasta la fecha de entrega del bus, un seguro que cubra los riesgos de destrucción, pérdida o deterioro total del bus.

El Suministrador deberá, asimismo:

- Garantizar la calidad de los buses y, por tanto, corregir los defectos que éstos presenten en la oportunidad y forma que se regule;
- Poner los buses a disposición de quien el MTT designe, en la forma y tiempo que se indica;
- Certificar el mantenimiento de los buses;
- Brindar el servicio de soporte local que le soliciten los Operadores de Buses respectivos;

- Formalizar el vínculo jurídico con los Operadores de Buses y suscribir los contratos con otros prestadores de servicios complementarios;
- Capacitar al personal del Operador de Buses;
- Cumplir con las obligaciones relacionadas con el personal.

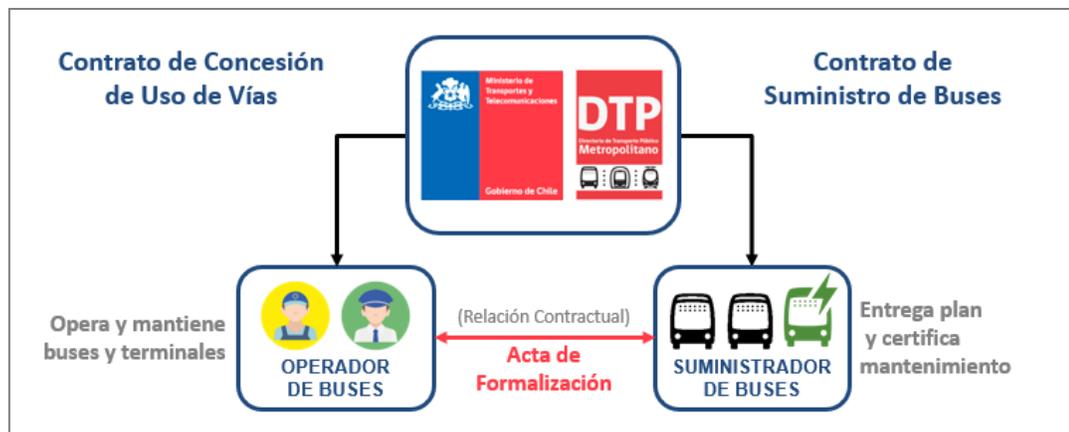
### 5.3 Relación entre el Concesionario y el Suministrador

El modelo propuesto por el Ministerio de Transportes exige que ambos contratos, el de concesión de uso de vías y el de suministro de buses, contengan obligaciones complementarias y correlativas que regulen la forma de entrega y uso de los buses y las responsabilidades que corresponderán a cada una de las partes, entre otros aspectos. No obstante, y para facilitar la coordinación entre el Concesionario y el Suministrador, el modelo contempla la suscripción de un acta o acuerdo que permita formalizar el vínculo jurídico entre ellos.

Cada Concesionario deberá suscribir, por tanto, un acta con quien o quienes haya escogido como Suministradores de Buses, a través de la cual las partes declararán conocer y aceptar los derechos y obligaciones recíprocos que entre ellos surgen en virtud de lo estipulado en el contrato de concesión y en el contrato de suministro.

Dicho lo anterior, las relaciones jurídicas entre los intervinientes bajo el nuevo modelo de operación se ilustran en la siguiente figura:

**Figura N°15 Nuevo modelo de operación**



## 6 TRANSICIÓN E IMPLEMENTACIÓN

La implementación de nuevos contratos de concesión de uso de vías requerirá contar con un período de transición desde el actual Operador al nuevo Concesionario, con el fin de velar porque los nuevos Concesionarios puedan comenzar la provisión de los servicios de forma óptima y así no afectar el nivel de servicio que se entrega a los usuarios.

Durante este período de transición se llevarán a cabo diversas fases de interacción entre Operadores “salientes” y “entrantes”. En este contexto, se exigirá a los Operadores entrantes la entrega de un plan de puesta en marcha que abarcará el periodo comprendido entre la suscripción del contrato de concesión hasta el momento en que la prestación de servicios se encuentre totalmente en manos de este nuevo Concesionario.

El proceso de cambio de Operadores y comienzo de los nuevos servicios comprenderá, a lo menos, las siguientes etapas:

- **Planificación**

Una vez adjudicadas las Unidades de Servicios a los nuevos Operadores, el MTT establecerá una mesa de trabajo con los nuevos Concesionarios y con los Operadores salientes, para planificar el proceso de traspaso de servicios. Para ello, ambos prestadores de servicio deberán nominar a un Encargado de Transición e informar el nombramiento al MTT. Estos Encargados deberán tener las facultades necesarias para actuar en este proceso de transición, siendo sus decisiones y acciones vinculantes para ambas partes.

El Concesionario deberá presentar al Ministerio un plan de puesta en marcha de todos los servicios de la concesión, donde propondrá la fecha en que comenzará a operar cada uno de ellos. Para la determinación de la fecha a proponer, el Concesionario deberá tomar en consideración los plazos máximos de que dispone el o los Suministradores pertinentes para la entrega de los buses. Este plan deberá contemplar la organización de los buses y su distribución entre los terminales del Concesionario con el fin de determinar un Protocolo de Transición vinculante para todos los intervinientes, que regulará la actuación coordinada de los distintos actores. Por último, este plan deberá referirse a la gestión para el traspaso y habilitación de terminales, así como de contratación y capacitación del personal de conducción y mantenimiento. Este plan será revisado por el Ministerio, el que podrá modificarlo y complementarlo.

Sobre la base del plan de puesta en marcha entregado por el Operador entrante, se establecerán plazos, alcances y responsables para cada una de las tareas a ejecutar. Se complementará este plan con todas las actividades que se acuerden en la mesa de trabajo y con las iniciativas que establezca el MTT respecto a la información que se entregará a los usuarios.

Junto al plan de puesta en marcha, el Concesionario deberá presentar al MTT la tabla de horarios y el set de parámetros y reglas operacionales para la programación de transporte, documento que también será revisado por el Ministerio. Las partes acordarán el set de parámetros, el que se utilizará para el desarrollo de los Programas de operación durante la vigencia del contrato. En los meses siguientes, el Concesionario y el Ministerio deberán desarrollar el Programa de Operación Inicial, de conformidad a los procedimientos establecidos en el contrato para su elaboración.

- **Ejecución del Plan de Transición y Puesta en Marcha de los Servicios**

El Ministerio supervisará la ejecución del plan de puesta en marcha, mediante un seguimiento de los hitos definidos en la planificación, tales como contratación y capacitación de personal, implementación y/o traspaso de instalaciones, recepción de buses, instalación de equipamiento en buses, entre otras acciones necesarias para la correcta puesta en marcha de los servicios.

Es obligación del Concesionario poner en marcha o iniciar la prestación de los servicios en la oportunidad y forma prevista en el Plan de Puesta Marcha aprobado por el MTT, de conformidad al Protocolo de Transición.

El MTT podrá modificar la puesta en marcha de los servicios, mediante acto administrativo fundado, con el objeto de realizar una adecuada transición desde los actuales contratos de concesión a los nuevos Operadores. Por lo anterior, se podrá considerar el inicio parcial o total de los servicios de los nuevos Concesionarios, siempre que lo anterior permita cautelar una correcta implementación sin afectar la calidad de servicios que se entrega a los usuarios de transporte. Cabe destacar que no existirán compensaciones ni contraprestaciones de ningún tipo en favor de los adjudicatarios, por las acciones y gestiones realizadas durante este periodo de transición.

En el período de puesta en marcha de los servicios se medirá el cumplimiento de los indicadores de calidad de servicio que establezca el contrato. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá establecer rebajas en la aplicación de los descuentos a los indicadores durante este periodo de acuerdo con lo que establezca el contrato de concesión.

- **Información a usuarios**

El MTT será responsable de elaborar un plan de difusión de información a los usuarios, que comenzará con una anticipación a definir previo a la puesta en marcha de la prestación de servicios por parte del nuevo Operador. Este plan considerará información en paraderos de los servicios afectados, páginas web, volantes para los usuarios, entre otros soportes de información. Se informará sobre cambios en los servicios, como cambios de recorrido, denominación y frecuencia, además de informar sobre el nuevo diseño de buses, formato de la información en buses,

paraderos y estaciones de transferencia, y canales para requerimientos y reclamos. Este plan se mantendrá, por un período a definir, luego del inicio de la puesta en marcha de los nuevos servicios.