



Avanzamos  
contigo

Chile



# CONTENIDO ESENCIAL

Bases de Licitación de  
Concesiones de Uso de Vías 2023

---

abril 2023

# Contenido

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>2</b>
1.1. CONTEXTO	2
1.2. TRANSPORTE PÚBLICO Y EQUIDAD TERRITORIAL CON PERSPECTIVA DE GÉNERO	5
1.3. ENFOQUE Y PLAN DEL PROCESO DE LICITACIÓN	7
<b>2. ANTECEDENTES</b>	<b>9</b>
2.1. ESQUEMA ACTUAL DE FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA	9
2.1.1. <i>Servicios de Transporte de Pasajeros/as</i>	11
2.1.2. <i>Servicios Complementarios</i>	20
2.1.3. <i>Infraestructura de Apoyo al Sistema</i>	21
2.1.4. <i>Financiamiento del Sistema</i>	22
<b>3. CONTINUIDAD DEL ESTÁNDAR RED E INCORPORACIÓN DE BUSES DE TECNOLOGÍAS CERO EMISIONES</b>	<b>23</b>
<b>4. NUEVA LICITACIÓN PÚBLICA</b>	<b>25</b>
4.1. OBJETO DE LA LICITACIÓN	25
4.2. MARCO LEGAL APLICABLE	26
4.2.1. <i>Marco Legal Aplicable a la Licitación</i>	26
4.2.2. <i>Marco Legal Aplicable al Contrato de Concesión</i>	26
4.3. MEJORAS A LA RED DE SERVICIOS	26
4.3.1. <i>Descripción Geográfica de la Licitación y Nuevas Coberturas</i>	27
4.3.2. <i>Distribución Referencial de las Unidades de Servicios</i>	29
4.4. AJUSTES A LAS CONDICIONES DE USO DE VÍAS	32
4.5. PROCESO DE ELABORACIÓN Y AJUSTE DEL PROGRAMA DE OPERACIÓN (PO)	32
4.6. ESQUEMA DE PAGO	34
4.6.1. <i>Fórmula de Pago</i>	34
4.6.2. <i>Indicadores de Calidad de Servicio</i>	35
4.7. FLOTA DE BUSES	39
4.7.1. <i>Buses con tecnologías cero emisiones</i>	39
4.7.2. <i>Conformación de la flota</i>	39
4.7.3. <i>Mantenimiento de la Flota</i>	41
4.8. PROPONENTES	41
4.9. CRITERIOS DE EVALUACIÓN	43
<b>5. TRANSICIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE PUESTA EN MARCHA</b>	<b>45</b>
<b>6. OBSERVACIONES Y COMENTARIOS AL CONTENIDO ESENCIAL</b>	<b>48</b>

# 1.Introducción

## 1.1. Contexto

El transporte público remunerado de pasajeros constituye un servicio público en constante desarrollo, evolución y cambio. Por esta razón, cuenta con 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 de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante "Ministerio" o "MTT", intervenir y regular, con amplias potestades, el transporte público provisto por las vías, calles y caminos de nuestro país. En este contexto y sin perjuicio de otras potestades, el MTT cuenta con la facultad de entregar en concesión el uso de vías para la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

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"*.

Bajo la normativa descrita y lo dispuesto en el Decreto Supremo N°212 del MTT de 1992 (en adelante, D.S. 212/92), se suscribieron en su oportunidad contratos de concesión de uso de vías y se establecieron condiciones de operación y de utilización de vías, 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-, iniciándose a partir del año 2018 un proceso paulatino para la renovación de dichos instrumentos y suscripción de nuevos contratos de concesión del Sistema de Transporte Público Metropolitano (en adelante el "Sistema" o "Sistema de Transporte").

La primera licitación fruto de dicho proceso de renovación tuvo por objeto reemplazar las anteriores Unidades de Negocio N°1, N°4, N°6 y N°7, dando lugar a los contratos de concesión del uso de vías para la prestación de servicios de transporte público remunerado mediante buses de las actuales Unidades de Servicios N°1, N°2, N°3, N°4, N°5 y N°6, actualmente en etapa de puesta en marcha, la que se proyecta concluya durante el primer semestre de 2023.

Entre los aspectos a destacar de la referida licitación se comprenden los siguientes:

- Disminución del tamaño de las Unidades de Servicios;

- Provisión de terminales o depósitos por parte del Sistema para su uso por parte de los Operadores de Buses (en adelante Operador u Operadores);
- Reestructuración del esquema de indicadores, mediante el ajuste de su ponderación, incorporación de mejoras en la medición del cumplimiento de la oferta, adecuación del indicador de regularidad, y fortalecimiento de los indicadores de atención a personas usuarias y de calidad del vehículo;
- Modificación del esquema de pago a los Operadores.

Es en este contexto y con miras a continuar con el proceso de renovación de los instrumentos regulatorios y de mejoramiento de los atributos del Sistema que el Ministerio iniciará una nueva licitación pública para la entrega en concesión del uso de las vías para la prestación de servicios de transporte público remunerado mediante buses, asociadas a las actuales Unidades de Negocio N°2, N°3, N°5 y N°7, de manera de garantizar la continuidad de los servicios y la satisfacción de las necesidades de transporte de las personas usuarias.

Este proceso de licitación constituye una gran oportunidad para introducir ajustes en el Sistema que permitan satisfacer la necesidad de las personas usuarias, de contar con un servicio de transporte público confiable y de calidad, seguro y amigable con el medio ambiente, en un esquema de mejora continua.

Con el objeto de recoger la opinión de las personas usuarias e interesados, este documento 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 hábiles, en la que también se encontrará disponible un enlace para ingresar las observaciones, comentarios y sugerencias.

Paralelamente, se encuentra en desarrollo un amplio proceso de participación ciudadana, tendiente a recoger las opiniones y necesidades de las personas, de manera que el desarrollo de la política pública sea democrático e inclusivo.

En efecto, una de las principales premisas que sustentan la implementación del modelo de la Red Metropolitana de Movilidad, consiste en las personas usuarias como foco principal de las estrategias y acciones a implementar, en el marco de la transformación del Sistema de Transporte Público Metropolitano. Por este motivo, se vuelve una necesidad imperativa la continua profundización de las instancias de participación ciudadana a nivel de personas usuarias, tanto del Sistema de Transporte Público como de otros modos de movilización, como también con los gobiernos locales y organizaciones de la sociedad civil. Esto, acompañado de una permanente entrega de información eficaz y oportuna a todos quienes hagan uso del Sistema.

La participación se realiza en un proceso abierto a todas las personas o habitantes de la ciudad con interés en participar, no solo para personas usuarias del Sistema de Transporte.

La participación considerará 3 formas de recoger la opinión de la comunidad: consulta ciudadana, acercamiento territorial, y conversación con grupos de interés, según se indica a continuación.

- **Consulta ciudadana:** A través de una encuesta online y presencial en distintos puntos de la ciudad.
- **Acercamiento Territorial:** A través de diálogos comunales (20 aproximadamente), donde participarán hasta 60 personas por encuentro. Además, en 4 comunas se realizarán recorridos barriales con vecinos y vecinas, en el caso de las situaciones más críticas del transporte público identificadas en los diálogos.

Las instancias tendrán lugar en dependencias dispuestas por los municipios, y se trabajará en coordinación con las áreas territoriales (Dideco, Organizaciones comunitarias, Participación ciudadana) y las Direcciones de Tránsito. De esta forma, el proceso se trabajará en conjunto con funcionarios municipales, en instancias de reunión y coordinación permanente, con el fin de llegar de mejor manera a los habitantes del territorio y así recoger sus necesidades.

- **Grupos de interés:** A través de talleres con mesas de trabajo se conversará con personas que revisten algún interés particular para el transporte público, ya que su experiencia, conocimiento y aproximación con el transporte público es diferente a la habitual. Se realizarán 14 de estos encuentros y se espera una participación de hasta 168 personas.

**Expertos:**

- Mesa Ciudadana de Convivencia Vial DTPM
- Consejo de Género y Movilidad
- COSOC MTT
- Académicos
- Consejo Asesor DTPM
- Panel de Expertos del Transporte Público
- Sector Privado
- Conductoras y Conductores

**Grupos específicos:**

- Niñas y niños
- Personas mayores
- Personas en situación de discapacidad
- Personas cuidadoras
- Estudiantes de educación superior
- Migrantes

Al mismo tiempo en que se realiza este proceso de participación ciudadana, también se desarrollará un proceso de consulta al mercado con el que se espera recopilar antecedentes, experiencias, y propuestas de aspectos técnicos a implementar en los buses en Chile con foco en tecnologías cero emisiones. La consulta al mercado tiene por objetivo generar un espacio de encuentro entre el Estado y la industria fabricante de buses de transporte urbano, de

carácter abierto, transparente y participativo, que le permita a dicha industria dar a conocer su experiencia, prácticas e innovaciones relacionadas con la fabricación de buses eléctricos y otras tecnologías cero emisiones para los sistemas de transporte público a nivel mundial, con el fin de evaluar su implementación en el Sistema.

En las siguientes secciones se describirá el contenido esencial de las nuevas bases de licitación propuesto por el Ministerio, sin perjuicio de señalar que este contenido podrá ajustarse en consideración a los comentarios, observaciones y sugerencias que se reciban durante los periodos de consulta descritos en los párrafos precedentes.

## 1.2. Transporte Público y Equidad Territorial con Perspectiva de Género

Nuestras ciudades deben ser un desafío permanente, más aun considerando los tiempos de pandemia que hemos vivido, lo que representa una oportunidad para mejorar no sólo la planificación, sino también la convivencia y seguridad en ellas.

En este sentido, el objetivo es avanzar en ciudades resilientes, colectivas e integradas, en donde convivan las diferencias y se promueva la igualdad. Por ello, el análisis de la movilidad debe apuntar a actuar con eficiencia en las complejas desigualdades de nuestra ciudad y el espacio público.

Por lo anterior, en la planificación de nuestro Sistema de Transporte, hemos considerado avanzar en accesibilidad de las personas hacia bienes y servicios públicos, no sólo en cuanto a la cobertura sino también a su calidad. El acceso a centros salud y educación, así como la búsqueda de mejor cobertura hacia nuevos sectores habitacionales, es esencial para promover el transporte público, por su aporte también al medioambiente y a la descongestión vehicular.

Por ello, la construcción de soluciones y avances debe generarse desde los territorios que estructuran y condicionan nuestras vidas y, desde ellos, la participación de la sociedad civil y la academia es esencial para la construcción de nuestras ciudades y generar mayor conexión con las reales necesidades de las personas.

En razón de lo anterior, para el desarrollo de este nuevo proceso se ha considerado especialmente la primera Mesa de Convivencia Vial que se ha establecido desde el Directorio de Transporte Público Metropolitano (con organizaciones de la sociedad civil), así como la colaboración del Consejo Consultivo Asesor de Planificación y Estrategia, que se ha reactivado durante el año 2022. Lo anterior, además del trabajo permanente con los Municipios y el Gobierno Regional, como actores relevantes de los procesos de requerimientos de la ciudadanía.

En este proceso también se busca avanzar en trabajar la desigualdad que se produce en nuestras ciudades y en el espacio público, no sólo como consecuencia de las diferentes

distribuciones de ingreso, de acceso a bienes y servicios, sino también por la inequidad de género que es transversal. El censo 2017 da cuenta del aumento del número de jefas de hogar a un 41.6%, incrementándose en un 10% respecto de la medición del 2002. Así también aumentaron los hogares nucleares monoparentales, en que las jefaturas son mujeres.

Las mujeres cada día participan más en el mercado laboral formal e informal y siguen siendo las encargadas del cuidado y de todo lo que ello trae aparejado, así por ejemplo, del total de viajes realizados por motivos de cuidado, el 65,5% son realizados por mujeres -según la Encuesta Origen Destino de 2012-, mientras que un 62.8% de los viajes cuyo propósito es el trabajo son realizados por hombres. Las mujeres se mueven distinto en la ciudad y son las que utilizan mayoritariamente el transporte público.

De acuerdo al estudio desarrollado por CAF, Banco de Desarrollo de América Latina y FIA Foundation: "Ella se mueve segura", del 2018, gran cantidad de las mujeres declara haber observado o experimentado acoso sexual, razón por la cual 3 de cada 5 preferirían cambiar su modo de transporte. En virtud de lo anterior, abordaremos el desafío de contar con buses e infraestructura pública, como las paradas seguras y accesibles, con perspectiva de género. De esta forma, nos centraremos en las dificultades asociadas al espacio público y la movilidad de la mujer y, a partir de ella, de otras movilidades diversas, como la de niños y niñas, personas mayores, personas con discapacidad, entre otras.

En el mismo sentido, el contenido de este nuevo proceso de licitación considera las diversas instancias de promoción de la perspectiva de género en el Sistema de Transporte Público que hemos desarrollado desde marzo de 2022, como las actividades denominadas "Construyendo redes de movilidad y cuidados", cuyo objetivo fue promover el diálogo entre mujeres, conductoras de Red Movilidad y ciclistas, compartiendo experiencias y aprendizajes sobre movilidad del cuidado; y "Movilízate hacia la Equidad de Género", instancia realizada en conjunto con el Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género en la cual se buscó seguir profundizando en la temática a nivel interno del Directorio de Transporte Público Metropolitano.

Del mismo modo, se han desarrollado múltiples acciones enmarcadas en la búsqueda de fomentar el ingreso de mujeres en la operación del Sistema de Transporte Público, donde se encuentran: Programas de entrega de becas que articula el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través del Directorio de Transporte Público Metropolitano, en conjunto con operadores y municipios, para mujeres que busquen transformarse en profesionales del transporte público. A la fecha, la extensión de este programa abarca las comunas de La Pintana, Renca, Huechuraba, Pudahuel y Puente Alto. Como resultado de las campañas de inserción laboral de mujeres al Sistema, en 2022, la dotación de conductoras aumentó un 25%, llegando a un total de 1.188 mujeres.

En octubre de 2022, se inauguró el primer piloto de parada con perspectiva de género en la comuna de Quinta Normal. Esto, con el objetivo de elevar el estándar de los refugios en materia de seguridad, inclusión, accesibilidad y entrega de información para las personas usuarias. El Plan de Mantenimiento de paradas contempla, para el año 2023, la disposición de

300 Paradas en 12 comunas que sigan estos estándares, considerando elementos como iluminación especial, botones de pánico, braille y paneles de información variable.

Por otra parte, se considera la experiencia adquirida en la instancia generada en el año 2022, denominada "Creando Redes", que busca impulsar espacios activos de participación y diálogo social con la ciudadanía que permitan vincular las necesidades de los actores locales con la planificación, operación y proyección del Sistema. Esta experiencia se ha replicado en áreas como: Portal Oeste (Cerrillos), Villa la Estrella (San Bernardo), Villa Mapuhue (La Pintana), Villa el Sol (Maipú) y Huamachuco (Renca).

También se han sostenido reuniones periódicas de coordinación con municipios de la Región, con la finalidad de promover el trabajo en conjunto del Directorio con los gobiernos locales respecto a la implementación de las diversas acciones territoriales que han permitido y permitirán mejorar la calidad del servicio entregada a las vecinas y vecinos de los respectivos sectores, así como espacios de encuentro y trabajo con la sociedad civil, mediante instauración de mesas de trabajo, capacitaciones a conductores y conductoras de buses, entre otras, con la finalidad de promover la convivencia vial entre los conductores de buses con otros modos más vulnerables (ciclistas y peatones).

Todas las actividades y puntos de encuentro referidos precedentemente, forman parte del marco en el cual se ha construido el presente documento, con miras a contar con un Sistema de Transporte seguro, confiable y de calidad para todas y todos los habitantes de la ciudad.

### 1.3. Enfoque y Plan del Proceso de Licitación

El tránsito del plan Transantiago hacia Red Metropolitana de Movilidad (en adelante, Red) con motivo del vencimiento de algunos de los contratos, marcó un hito en materia de calidad de servicio. El nuevo estándar implementado, sin embargo, mantuvo aquellos elementos que, tras más de 10 años de aplicación, se demostraron valiosos durante su funcionamiento.

Así, en el ámbito de la operación, Red siguió contando con los atributos de integración tarifaria, pero se ha avanzado en la modernización y digitalización del sistema de pago electrónico de los pasajes, desplegando nuevos servicios y funcionalidades que permiten ofrecer a las personas usuarias mejores experiencias, alineadas con las últimas tendencias en tecnologías de pago mediante dispositivos móviles, reduciendo la necesidad de tener que realizar cargas de manera presencial y habilitando convenios con distintos actores de la industria.

En segundo término, el Sistema mantiene la definición de operar como un servicio subsidiado mediante el mecanismo previsto por la Ley N°20.378, de Subsidio al Transporte Público. En dicho esquema, los recursos estatales provienen de una decisión sobre la forma de incentivar el uso del transporte público en el país, de modo similar a lo que ocurre con numerosos casos internacionales, en los que el Estado decide de manera transversal favorecer el uso de modos de transporte compartidos y destinar parte de su presupuesto a facilitar la movilidad y la conectividad física de la población, incrementando su calidad en forma permanente.

Por su parte, la licitación efectuada ya bajo el estándar Red recogió determinados aspectos que se estimaron necesarios para su adecuada implementación. El primero de ellos fue la gradualidad, en el entendido que los cambios siempre tienen asociadas etapas de inestabilidad que terminan por imponer costos y problemas a las personas usuarias. Fue así que se procuró que las etapas de licitación coincidieran con el término de los contratos de las unidades de negocio licitadas, buscando proteger la continuidad de los servicios.

Un segundo elemento considerado en el diseño fue el tamaño de las unidades y el control de determinados elementos clave, para evitar generar cautividad del Sistema ante la imposibilidad de reemplazar a Operadores que no cumplen. De allí que se licitaran Unidades de Servicios más pequeñas que las anteriores, funcionando en contratos de menor duración, con el fin de facilitar el reemplazo de operadores ante casos de incumplimiento reiterado.

El nuevo proceso de licitación continúa en la senda de cambios graduales, recogiendo aquellos aspectos que se han considerado relevantes y necesarios e incorporando algunos ajustes, siempre en el entendido que el fin último del mismo es mejorar la vida a millones de ciudadanos y ciudadanas que utilizan el Sistema o conviven con él y que la mejor manera de enfrentar las complejidades y externalidades propias de las ciudades modernas es el fomento y promoción de los modos de transporte compartidos y sustentables desde la perspectiva medioambiental.

## 2. Antecedentes

Con el fin de contextualizar el Sistema de Transporte en el que se inserta la nueva licitación pública de concesión de uso de vías, en este apartado se desarrollará una descripción general del esquema actual de funcionamiento del Sistema, principales actores involucrados y su financiamiento.

### 2.1. Esquema Actual de Funcionamiento del Sistema

El Sistema de Transporte está conformado por un grupo de operadores de transporte de pasajeros/as y de proveedores de servicios complementarios, que en su conjunto permiten el desarrollo de un sistema integrado desde el punto de vista físico, financiero, tecnológico y tarifario.

La 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; 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; tecnológica, ya que se encuentran interconectados en forma lógica a través del mismo hardware operativo y el software de las tecnologías aplicadas al Sistema; y tarifaria, en atención a que permite a las personas usuarias 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.

Como se mencionó anteriormente, a partir del año 2018 se dio inicio a un proceso de licitación para el otorgamiento de concesiones de uso de vías sobre parte de los servicios o unidades de negocio anteriores. Resultado de él fue la adjudicación de seis unidades de servicios a cuatro empresas operadoras de buses. Si bien este proceso de licitación introdujo algunos cambios en los supuestos conforme a los cuales opera el Sistema, no supuso cambios en lo relacionado con la integración, característica que se mantuvo.

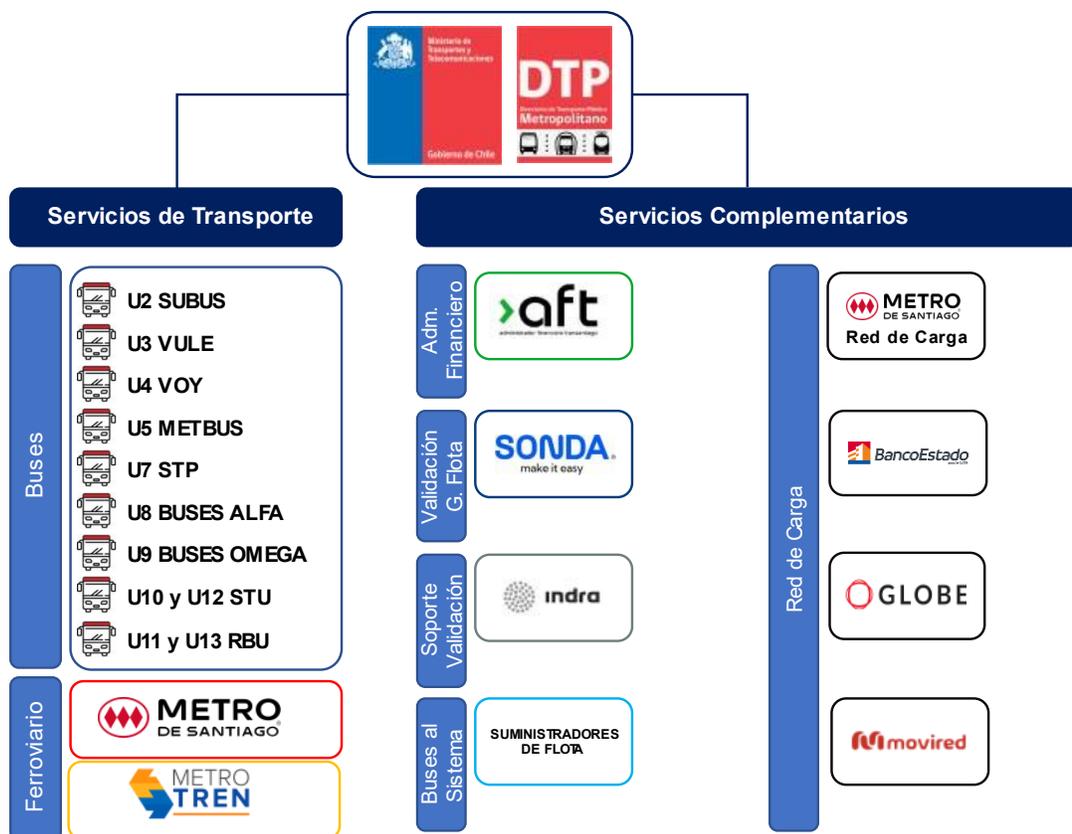
Paralelamente, en lo que respecta a los servicios complementarios, durante los últimos 4 años ha tenido lugar la incorporación al Sistema de nuevos actores. En efecto, por una parte, el Ministerio suscribió contratos para el suministro de buses al Sistema, dando lugar al surgimiento de la figura de los suministradores. Adicionalmente, en lo que respecta a la infraestructura para la operación, se suscribieron contratos de arrendamiento con propietarios de diversos terminales para su posterior puesta a disposición de los operadores, y se suscribieron contratos de provisión para la implementación de infraestructura de carga en los terminales provistos por el Sistema.

Por último, en lo que dice relación con los servicios tecnológicos, durante el año 2021 se incorporaron al Sistema los denominados Operadores de Red de Carga en la Nube (ORCEN),

en línea con el propósito de permitir la inclusión de nuevas formas de carga del medio de acceso, recogiendo las nuevas posibilidades que otorgan las nuevas tecnologías.

Con lo anterior, a la fecha de publicación de estos contenidos esenciales el esquema de funcionamiento y composición del sistema es el que se expone en la siguiente figura:

**Figura 1: Esquema actual de Actores del Sistema**



En virtud de los anterior, el diseño actual del Sistema comprende nueve (9) Operadores de transporte para el modo bus, que operan once (11) Unidades de Negocio y Unidades de Servicios, dos (2) operadores del modo ferrovial, EFE Central S.A. (Tren Nos – Estación Central) y Metro S.A., proveedores del servicio complementario de suministro de buses, dos (2) proveedores de servicios complementarios tecnológicos, cuatro proveedores del servicio de red de carga y un (1) proveedor del servicio complementario de administración financiera de los recursos del Sistema.

### 2.1.1. Servicios de Transporte de Pasajeros/as

Hasta fines del año 2022 (época del inicio de la puesta en marcha de la licitación iniciada en 2019 N° LPCUV001/2019) los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados con buses en el área regulada eran provistos por seis operadores privados<sup>1</sup> (en adelante Operadores u Operadores de Buses), conforme lo dispuesto en la Ley N°18.696 y el D.S. 212/92, del Ministerio. Dicha prestación de servicios tenía lugar en el marco de un contrato de concesión que les otorgó el derecho de usar las vías de la ciudad de Santiago y a través de la figura denominada "condiciones de operación", documentos que se encuentran publicados íntegramente en la página web del DTPM<sup>2</sup>. La conformación de estos Operadores se daba a través de seis (6) "Unidades de Negocio" o "UN":

- Unidad de Negocio N°2: Su-Bus Chile S.A.
- Unidad de Negocio N°3: Buses Vule S.A.
- Unidad de Negocio N°4: Voy Santiago SpA.
- Unidad de Negocio N°5: Buses Metropolitana S.A.
- Unidad de Negocio N°6: Redbus Urbano S.A.
- Unidad de Negocio N°7: Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A.

Las siguientes figuras representan los mapas de la red de servicios correspondientes a cada una de las referidas UN.

**Figura 2: Unidad de Negocio N°2, Su-Bus Chile S.A.**



<sup>1</sup> Inicialmente y hasta el año 2019 eran siete operadores. En dicha anualidad cesó la operación de la empresa Inversiones Alsacia, siendo sus servicios absorbidos por los restantes operadores.

<sup>2</sup> [www.dtpm.gob.cl](http://www.dtpm.gob.cl), <http://www.dtpm.cl/index.php/documentos/contratos>

**Figura 3: Unidad de Negocio N°3, Buses Vule S.A.**



**Figura 4: Unidad de Negocio N°4, Voy Santiago SpA.**



**Figura 5: Unidad de Negocio N°5, Buses Metropolitana S.A.**



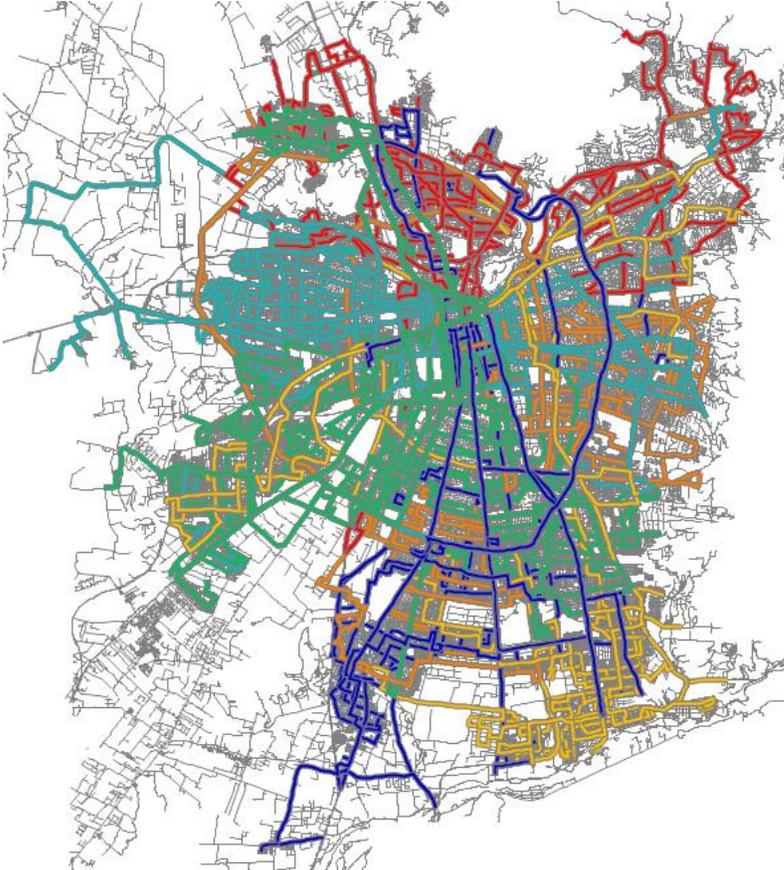
**Figura 6: Unidad de Negocio N°6, Redbus Urbano S.A.**



**Figura 7: Unidad de Negocio N°7, Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A.**



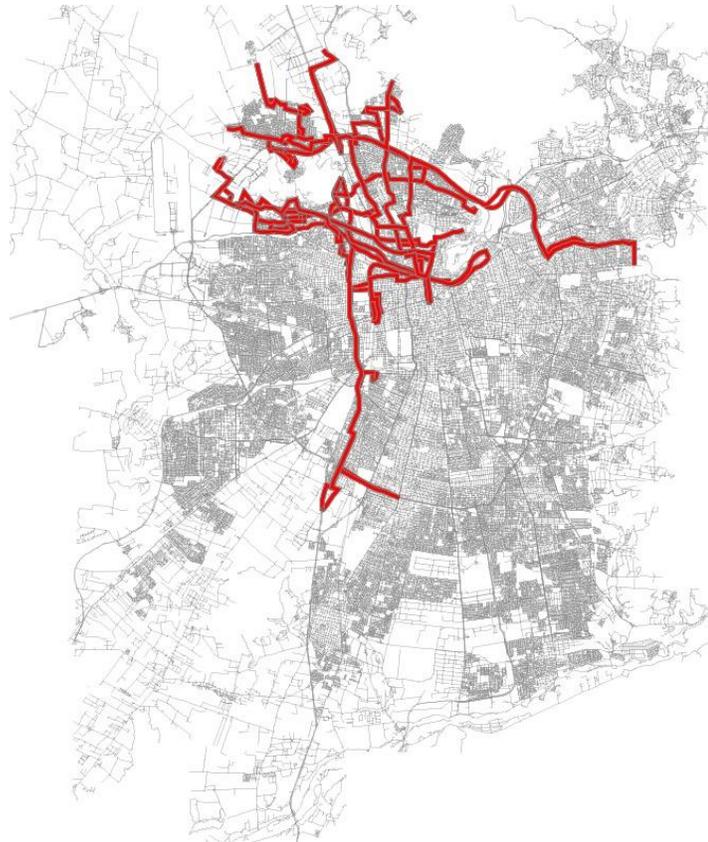
**Figura 8: Distribución Geográfica de las Unidades de Negocio 2022**



Producto de la implementación de los contratos de concesión de uso de vías de la licitación 2019, algunas de las unidades de negocio anteriores han sido reconfiguradas, y reemplazadas por 6 nuevas unidades de servicios, según se detalla en el siguiente listado<sup>3</sup> y figuras:

- Unidad de Servicios N°1 o U8: Buses Alfa S.A.
- Unidad de Servicios N°2 o U9: Buses Omega S.A.
- Unidad de Servicios N°3 o U10: Santiago Transporte Urbano S.A.
- Unidad de Servicios N°4 o U11: RBU Santiago S.A.
- Unidad de Servicios N°5 o U12: Santiago Transporte Urbano S.A.
- Unidad de Servicios N°6 o U13: RBU Santiago S.A.

**Figura 9: Unidad de Servicios N°1 o U8**



<sup>3</sup> Si bien la licitación N° LPCUV001/2019 denominó y enumeró las Unidades de Servicios licitadas del 1 al 6, actualmente estas unidades también se identifican con la nomenclatura U8, U9, U10, U11, U12 y U13, que se indica.

**Figura 10: Unidad de Servicios N°2 o U9**



**Figura 11: Unidad de Servicios N°3 o U10**



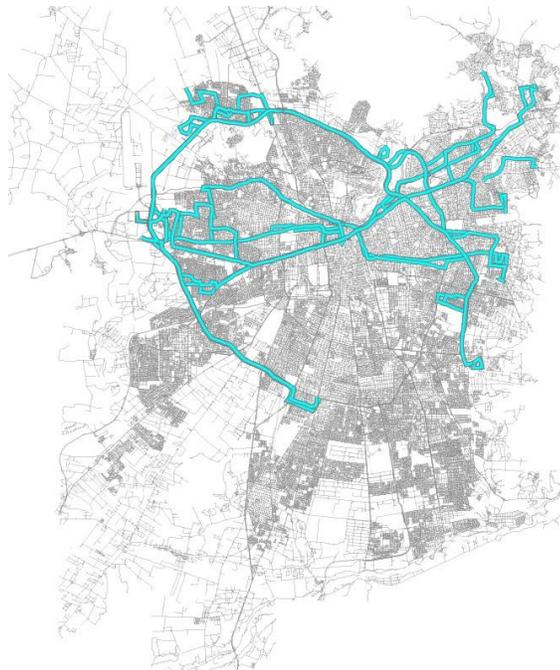
**Figura 12: Unidad de Servicios N°4 o U11**



**Figura 13: Unidad de Servicios N°5 o U12**



**Figura 14: Unidad de Servicios N°6 o U13**



La obligación fundamental de los Operadores de Buses radica en dar estricto cumplimiento al Programa de Operación (PO), que es aquel instrumento que define y regula las condiciones y características de los servicios de transporte que deben prestarse (trazados, frecuencias, capacidades de transporte y en general características de la operación). Bajo el régimen de condiciones de operación que corresponde al contenido en los contratos 2011, esto implica que los Operadores de Buses deben disponer del personal y de la flota necesaria para prestar los servicios de transporte exigidos en el PO, de acuerdo con el estándar de calidad que define el Ministerio. Asimismo, bajo este modelo, los Operadores de Buses tienen la responsabilidad de contar con los terminales que se requieren para poder ejecutar el Programa de Operación en tiempo y forma. Estos terminales son dispuestos por el Operador y también es éste el que se ocupa de financiar, instalar, mantener y/o explotar la infraestructura y el mobiliario de aquellos.

Bajo los contratos de concesión derivados de la licitación 2019 sigue siendo obligación fundamental de los concesionarios el cumplir con el PO, para lo que deben disponer del personal necesario para la prestación de los servicios de buses y la operación de zonas pagas. Sin embargo, en lo que se refiere a la flota y a los terminales, es el Sistema el que los provee y pone a disposición de los concesionarios, de manera que estos sólo deberán operarlos y cumplir con algunas obligaciones de conservación y administración asociadas a su tenencia.

Así, la red actual de recorridos de buses opera sobre un total de 3.045 kilómetros de vías, con 390 servicios y una flota de más de 6.500 buses.

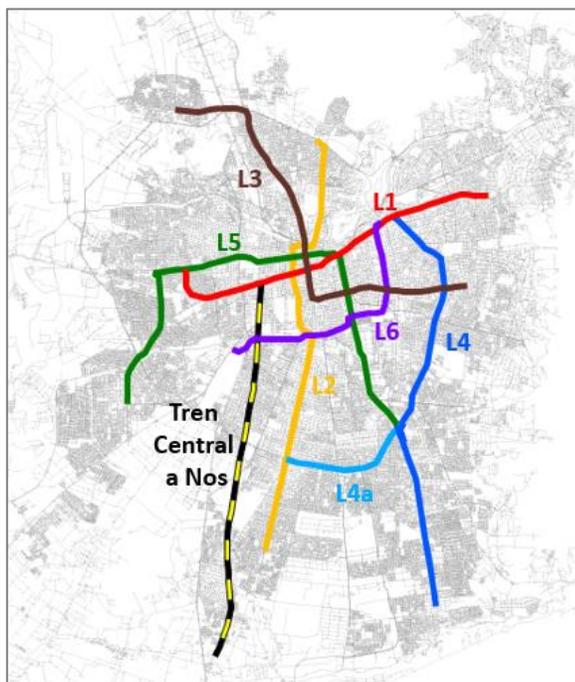
Adicionalmente, debe considerarse dentro del Sistema el ferrocarril metropolitano urbano operado por Metro S.A. (en adelante, "Metro"), que integra física, tarifaria, tecnológica y financieramente una red de 136 estaciones y 140 kilómetros de vías, de acuerdo con las reglas expuestas en el convenio para la prestación de servicios al Sistema de Transporte Público de Santiago, que se encuentra publicado en la página web del DTPM<sup>4</sup>. La red de Metro cuenta con las líneas 1, 2, 3, 4, 4A, 5 y 6.

Por último, integra el Sistema el servicio de tren de cercanías entre Santiago y Nos, operado por la empresa EFE Central S.A de acuerdo con las reglas contractuales establecidas en el convenio para la prestación de servicios al Sistema de Transporte Público de Santiago, el cual se encuentra publicado en la página web del DTPM.

---

<sup>4</sup> [www.dtpm.gob.cl](http://www.dtpm.gob.cl), <http://www.dtpm.cl/index.php/documentos/contratos>

**Figura 15: Mapa de la Red de Metro y MetroTren Nos**



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.

### **2.1.2. Servicios Complementarios**

El Sistema de Transporte considera, para su correcto funcionamiento, la prestación de Servicios Complementarios, necesarios para la gestión y operación de los servicios de transporte. A la fecha, el referido Sistema comprende los siguientes servicios complementarios:

- ✓ Administración de los recursos monetarios necesarios para el pago de la prestación de los servicios de transporte y servicios complementarios, y distribución de éstos entre los diversos integrantes del Sistema.
- ✓ Emisión y postventa del medio de acceso y provisión de red de comercialización y carga del medio de acceso al Sistema de forma presencial.
- ✓ Provisión de servicios tecnológicos consistentes en la comercialización, provisión e instalación de los equipamientos necesarios para la validación y registro de las etapas de viaje.
- ✓ Provisión de servicios tecnológicos consistentes en la captura, procesamiento y distribución de la información de validación y posicionamiento generada por los servicios de transporte, necesarios para la gestión operativa del Sistema.
- ✓ Suministro de buses para el Sistema de Transporte público.

- ✓ Servicio de Emisión de Medio de Acceso Virtual, Emisión, habilitación y Comercialización de Cuotas de Transporte, Carga del medio de acceso en la Nube y Postventa.
- ✓ Servicio de Pago Directo para acceder al Sistema de Transporte Público Metropolitano.

Los contratos relativos a cada uno de los servicios complementarios del listado anterior se encuentran publicados en el sitio web del DTPM.

### 2.1.3. 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, dicha infraestructura comprende<sup>5</sup>:

- i. **Estaciones de Intercambio Modal**<sup>6</sup>, que corresponden a unidades diseñadas como rótulas del Sistema, que permiten los transbordos entre diferentes modos de transporte, tales como el Metro y los servicios de buses -urbanos, rurales e interurbanos-, en forma expedita. Actualmente están operativas ocho (8) Estaciones de Intercambio Modal, a saber: Lo Ovalle, La Cisterna, Vespucio Norte, Pajaritos, Bellavista de La Florida, Del Sol, Franklin y Los Libertadores.
- ii. **Estaciones de Transbordo**<sup>7</sup>, que son unidades de infraestructura de menor tamaño que facilitan la integración en aquellos puntos en los cuales se realizan gran cantidad de transbordos y que se distinguen de las estaciones antes descritas en cuanto a que, principalmente, se sitúan en el espacio público. Existen un total de 187 refugios activos con infraestructura tipo estación de transbordo.
- iii. **Puntos de Parada**, que permite la detención temporal de los buses con el propósito exclusivo de recoger o dejar pasajeros/as. La ciudad cuenta con una red de 11.439 puntos de parada con un espaciado promedio de 210 m.
- iv. **Pistas Sólo Bus, vías exclusivas y corredores segregados para buses**<sup>8</sup>, que corresponden a infraestructura para uso prioritario del transporte público y vehículos de emergencia, con el objeto de reducir la congestión en la operación de los servicios de transporte, además de la existencia de conexiones viales estratégicas. En particular existen 304,2 km de pistas solo bus, 30,7 km de vías exclusivas y están operativos 87 km de corredores exclusivos.

---

<sup>5</sup> La infraestructura de apoyo al Sistema está en constante ajuste, por lo que los valores presentados son de carácter referencial.

<sup>6</sup> <http://www.dtpm.cl/index.php/infraestructura/estaciones-de-intercambio-modal>

<sup>7</sup> <http://www.dtpm.cl/index.php/infraestructura/estaciones-de-trasbordo>

<sup>8</sup> <http://www.dtpm.cl/index.php/infraestructura/infraestructura-vial>

- v. **Zonas Pagas**<sup>9</sup>, que constituyen puntos de parada emplazados indistintamente en estaciones de intercambio modal, estaciones de transbordo o puntos de alta convergencia de personas usuarias en los cuales se permite el pago extra vehicular, es decir, el pago en el punto de parada y no arriba del bus. Las zonas pagas buscan entregar una mejor calidad de servicio y permitir una mayor fluidez en el acceso a los servicios de buses. A marzo de 2023 existen 224 zonas pagas, administradas directamente por los Operadores.

#### 2.1.4. Financiamiento del Sistema

La prestación de los servicios de transporte y de los servicios complementarios se financia con los recursos provenientes de las personas usuarias del Sistema, del Estado y de cualquier otra fuente de financiamiento disponible.

El aporte de las personas usuarias 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.

Finalmente, también se contempla que el Sistema pueda financiarse con otros recursos, de cualquier otra fuente disponible, ya sean éstas públicas o privadas. A continuación, se presenta la distribución de ingresos y egresos por prestador de servicios del año 2017.

**Tabla 1: Distribución de Ingresos 2022**

<b>Distribución de Ingresos (MM\$)</b>	
Ingresos de fuentes distintas del aporte estatal	434.972
Subsidio estatal	699.994
<b>Total</b>	<b>1.134.966</b>

<sup>9</sup> <http://www.dtpm.cl/index.php/infraestructura/zonas-pagas>

### **3. Continuidad del Estándar Red e incorporación de buses de tecnologías cero emisiones**

Con ocasión del término de la vigencia de algunos de los instrumentos regulatorios del Sistema de Transporte, se inició un proceso paulatino tendiente a elevar el estándar de calidad en la prestación del servicio e introducir tecnologías más limpias y amigables con el medio ambiente. Dicho mejoramiento fue recogido tanto en los procesos de renovación de flota por cumplimiento de vida útil como en el proceso de licitación llevado a cabo desde el año 2019 para el otorgamiento de nuevos contratos de concesión de uso de vías.

En línea con los referidos procesos, el diseño de las nuevas bases de licitación persigue facilitar la continuidad operacional del Sistema, generar mayor competencia en el proceso licitatorio y mejorar el estándar de la flota, entre otros aspectos.

De esta manera, en materia de disminución del tamaño de las unidades de servicios del Sistema, la nueva licitación dará lugar a 5 nuevas Unidades de Servicios, más pequeñas que las unidades de negocio que se licitan. Con ello se busca una reestructuración del Sistema que minimice los riesgos de continuidad de los servicios de transporte en caso de que una empresa presente problemas operacionales que afecten la calidad de sus servicios de transporte.

Con respecto a la duración de los contratos de concesión de uso de vías, la vigencia de los contratos de concesión derivados de la licitación N° LPCUV001/2019 se fijó en cinco (5) años, con opción de extensión por un máximo de cinco (5) años adicionales, condicionado a la calidad del servicio prestado por el Operador<sup>10</sup>. Lo anterior, en consideración a los principales indicadores de calidad de servicio, la encuesta de satisfacción de personas usuarias y otras variables relacionadas con el cumplimiento de las obligaciones laborales, así como las condiciones operacionales y financieras del Operador, y sin perjuicio de la posibilidad de ponerle término anticipado frente a determinados casos de incumplimiento de las obligaciones del concesionario. En las nuevas bases de licitación se dará continuidad a esta fórmula.

Con el fin de brindar mayor flexibilidad en la operación, asegurar la continuidad operacional y disminuir los costos que dificultan la entrada de nuevos Operadores de Buses, las nuevas bases establecerán que el Sistema proporcionará a los operadores los inmuebles o terrenos para ser utilizados como terminales, mediante el acceso a un número determinado de ellos, cuyo uso será obligatorio, previa suscripción de un contrato que regule las condiciones de uso de dicho inmueble. El Operador de Buses asumirá la obligación de mantener en buenas condiciones de funcionamiento los terminales, para garantizar una apropiada gestión de los servicios y una adecuada mantención de la flota.

Asimismo, el nuevo contrato de concesión de uso de vías exigirá un porcentaje mínimo de participación femenina en la fuerza laboral de la sociedad concesionaria.

---

<sup>10</sup> Siete años más siete de extensión en caso de que la flota del Concesionario estuviese conformada en más de un 50% con buses eléctricos.

La licitación también considerará ciertos mecanismos para disminuir la evasión que afecta al Sistema, estableciendo incentivos a los Operadores de Buses para realizar una gestión activa en esta labor, en conjunto con los esfuerzos realizados por la autoridad. En este mismo sentido, se fijará un número mínimo de zonas pagas obligatorias para cada Unidad de Servicios.

Finalmente, en relación con la flota del concesionario, esta licitación se caracterizará por incorporar un número relevante de buses nuevos provenientes exclusivamente de tecnologías cero emisiones, con el fin de dar cumplimiento a los compromisos que Chile ha adquirido a nivel internacional en esta materia y a las políticas públicas que se han fijado a nivel nacional, como la Estrategia Nacional de Electromovilidad 2017-2021, desarrollada en conjunto por los Ministerio de Medio Ambiente, Energía y Transportes y Telecomunicaciones.

La referida flota se compondrá con buses nuevos, respecto de los cuales el concesionario deberá tener al menos un título que lo habilite para usar dichos buses en la prestación de los servicios de transporte, y con buses usados derivados de contratos de provisión (buses de provisión), existentes actualmente en el Sistema, conforme se señala en el punto 4.7 del presente contenido esencial.

Ahora bien, teniendo en especial consideración los principios de oportunidad y de regulación eficiente, el modelo de adquisición de los buses nuevos contendrá elementos propios de los contratos de provisión actuales, pero con mejoras tales como la certificación del mantenimiento por parte de un tercero independiente; la existencia de un contrato tipo para uniformar el contenido de los instrumentos jurídicos que para estos efectos deban suscribir los concesionarios con los proveedores de buses; y la necesidad de que los planes de mantención incorporen un *overhaul* y recambio de baterías, cuando corresponda. Por último, se hace presente que será el Sistema el que podría financiar las cuotas asociadas a la adquisición o arrendamiento de buses- las que deberán incluir también el costo de *overhaul*, certificación de mantenimiento y recambio de baterías, entre otros- de manera tal que el precio correspondiente a dichas cuotas será una variable a considerar para la adjudicación de las ofertas que se presenten.

## 4. Nueva Licitación Pública

Desde una perspectiva procedimental la nueva licitación pública para la concesión de uso de vías se iniciará con la publicación del respectivo llamado concursal mediante un aviso de prensa 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. Dicha resolución deberá ser visada por el Ministro de Hacienda.

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

### 4.1. Objeto de la Licitación

En uso de las atribuciones que le confiere la Ley N°18.696, el Ministerio convocará a la licitación pública de 5 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 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 donde convivirán condiciones de operación y contratos de concesión vigentes con los contratos que deriven de la nueva licitación, 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

Sobre la base de la información disponible de la operación generada por el MTT, considerando la entrada en funcionamiento de las extensiones de las líneas 2 y 3 de Metro se definió ajustar la red de servicios de las actuales Unidades de Negocio que son parte de este proceso licitatorio, a saber: las Unidades N°2, N°3, N°5 y N°7. Esto busca, entre otros objetivos, aumentar la cobertura del Sistema y proveer nuevas conexiones, por ejemplo, a centros de salud y educación o a la red ferroviaria integrada. 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, N°3, N°5 y N°7, otros nuevos y otros que

constituyen modificaciones de lo actual y en su diseño se han considerado las necesidades manifestadas por los Municipios durante las diversas interacciones que se han sostenido, así como los distintos procesos realizados de retroalimentación del funcionamiento del Sistema de Transporte.

#### **4.3.1. Descripción Geográfica de la Licitación y Nuevas Coberturas**

Considerando que en la licitación se comprenderán cuatro (4) de las actuales once (11) Unidades de Negocio y Unidades de Servicios 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 3.045 kilómetros de la red vial cubierta por servicios de buses, de los cuales 1.434 son parte del proceso de licitación, lo que equivale al 47% de la red completa.

Las comunas donde se concentran las mejoras de la licitación son: La Granja, San Ramón, San Miguel, San Joaquín, La Pintana, La Florida, Pedro Aguirre Cerda, Puente Alto, Santiago, Lo Espejo, El Bosque, La Cisterna, Estación Central, Lo Prado, Cerro Navia, Maipú, Huechuraba, San Bernardo, Pudahuel y Peñalolén. En las seis primeras comunas de este listado (La Granja, San Ramón, San Miguel, San Joaquín, La Pintana y La Florida) más de la mitad de sus servicios serán parte del proceso de licitación.

Las comunas que presentan menos ajustes en la red para efectos de esta licitación, o bien fueron ajustadas en el proceso de licitación anterior o serán revisadas en licitaciones futuras. En particular, varias comunas del sector norte y oriente presentan menor afectación territorial en este proceso, como las comunas de Quilicura, Lo Barnechea, Renca, Conchalí y Vitacura, en las que menos del 20% de los servicios serán parte de esta licitación.

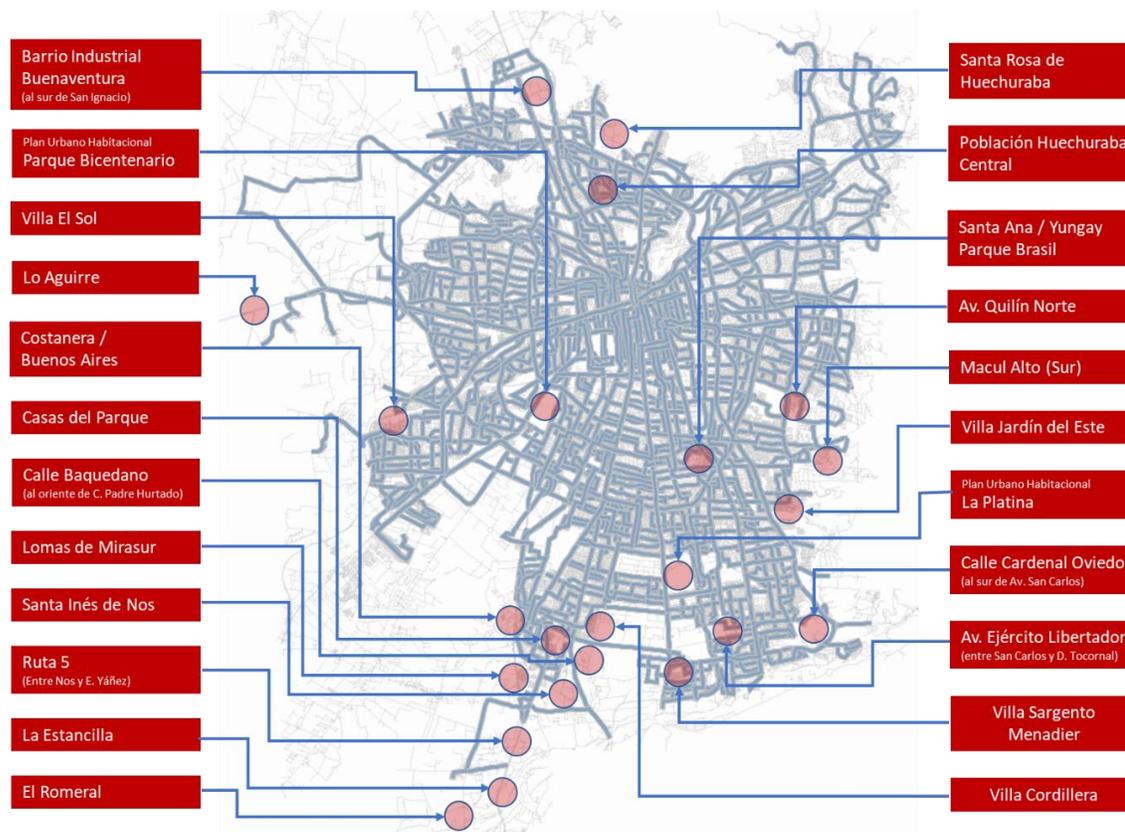
La siguiente figura muestra un mapa de la red de servicios actual. En la imagen de la izquierda se presenta la red en su totalidad, mientras que la del lado derecho solo considera los servicios de las Unidades de Servicios a licitar en el actual proceso.

**Figura 16: Mapa de la Red de Servicio del Sistema y de la Licitación**



A continuación, se presenta el detalle de la red completa, a nivel geográfico, indicando sectores que no cuentan con cobertura y en los que se analizará alternativas con Municipios, lo que depende de la factibilidad operacional y de infraestructura, entre otros aspectos.

**Figura 17: Sectores sin Cobertura en la Red Actual**



#### **4.3.2. Distribución Referencial de las Unidades de Servicios**

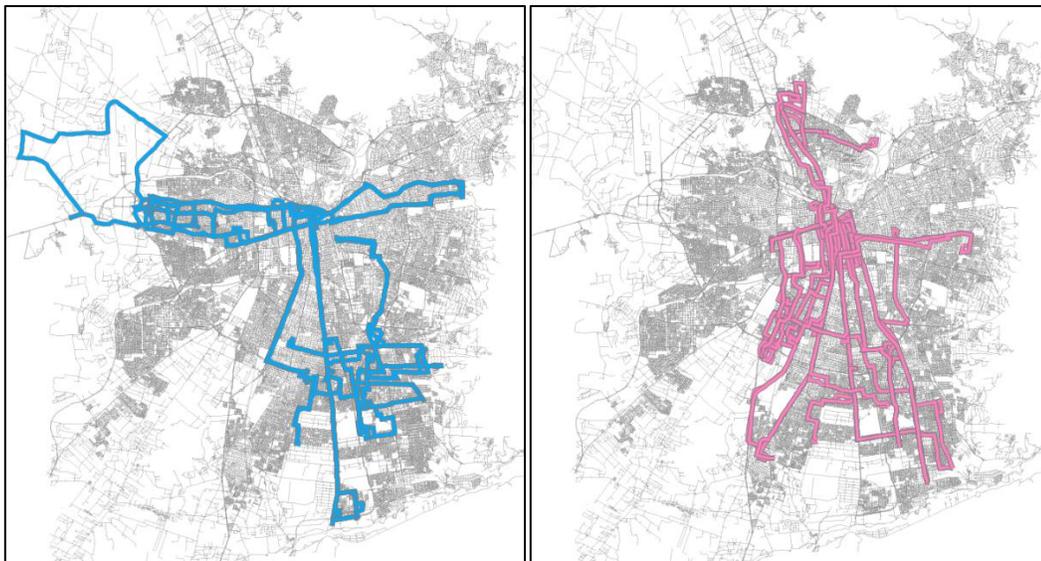
La agrupación de las Unidades de Servicios responde a condiciones técnicas como la calidad de servicio y sinergia entre diferentes depósitos del Sistema, por un lado, y al balance y atractivo económico de estas, por otro. Para su construcción, se evalúan diversos indicadores operacionales y la contabilización de las validaciones observadas actualmente en el Sistema.

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 18: Unidades 14 y 15**



**Figura 19: Unidades 16 y 17**



**Figura 20: Unidad 18**



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 3: Servicios y Km Comerciales Referenciales Mensuales por Unidad de Servicios**

<b>Unidad</b>	<b>Nº de Servicios</b>	<b>Kilómetros Comerciales Mensuales [km/mes]<sup>11</sup></b>
14	18	1.959.128
15	21	2.151.158
16	29	2.257.655
17	27	2.683.623
18	18	2.139.898
<b>Total</b>	<b>113</b>	<b>11.191.462</b>

<sup>11</sup> Considera 21 días laborales, 4 sábados y 5 domingos o festivos

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

Algunos de los Operadores de Buses actuales del Sistema operan bajo el concepto de preferencia en el uso de las vías concesionadas. De esta manera las vías tienen, por regla general, un único concesionario con derecho de uso preferente (mas no exclusivo), mientras que los demás Operadores de Buses pueden hacer uso de dichas vías de manera no preferente, respetando los límites y condiciones establecidas.

Bajo este esquema, cuando la autoridad decide crear un nuevo servicio o existe la necesidad de traspasar un servicio de un Operador a otro, el servicio le es asignado a aquel Operador que tenga el mayor porcentaje de plazas-kilómetros de vías preferentes respecto de las vías que utiliza el servicio, es decir, un Operador tiene la preferencia sobre un nuevo servicio solo por criterios geográficos y no por la calidad de los servicios prestados.

Al aumentar el número de Operadores se dificulta el proceso de asignación de preferencias de cada vía, debido a que una misma vía puede ser utilizada en porcentajes similares por más de un Operador y es necesario establecer preferencia respecto de la totalidad de vías de la ciudad. Por esta razón, y tal como se hizo en el proceso de licitación N° LP CUV001/2019, en los nuevos contratos de concesión de uso de vías se modifica el concepto de preferencia, 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, - las condiciones de operación y 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 (PO)

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 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.

La licitación N° LPCUV001/2019 consideró la incorporación de importantes cambios en el proceso de elaboración y modificación de los Programas de Operación, así como en la definición de los roles y responsabilidades, tanto del Concesionario como del Ministerio. 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. Esquema de Pago

Con el fin de alinear correctamente las necesidades de las personas usuarias con los incentivos del Operador de Buses, 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 que resulten de la prestación de los servicios de transporte se pagarán a los Operadores de acuerdo con las especificaciones establecidas en el contrato, a través del proveedor del Servicio Complementario de Administración Financiera del Sistema.

### 4.6.1. Fórmula de Pago

El pago al Concesionario por los servicios de transporte estará compuesto por los siguientes 4 factores:

- i. La multiplicación de las transacciones (q) por el precio por pasajero transportado (PPT).
- ii. La multiplicación de los kilómetros con derecho a pago (km), por el precio por kilómetro de la Unidad de Servicios (PKS).
- iii. Un monto que se adicionará o se descontará según el Cumplimiento de Indicadores (CI), resultante de los mecanismos de aseguramiento de calidad previstos en el contrato de concesión.
- iv. Montos 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 asociados a contratos de provisión: El Concesionario tendrá derecho a un pago mensual por cada uno de los buses que reciba u opere 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 lo cual se realizarán mediciones 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 en conjunto (numerales i y ii) conformarán el ingreso base del Concesionario. Se buscará que el componente asociado a los kilómetros sea el que tenga mayor preponderancia dentro del ingreso, buscando garantizar la oferta de transporte a las personas usuarias del Sistema.

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 íntegramente 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.

#### **4.6.2. Indicadores de Calidad de Servicio**

Los indicadores de calidad y el esquema de incentivos asociado a los contratos contemplan la posibilidad de entregar no solo descuentos a los operadores producto de incumplimientos en los estándares definidos para cada indicador, sino también la posibilidad de recibir premios cuando la operación satisfaga ciertos criterios establecidos, tomando como base lo estipulado en los contratos derivados de la licitación 2019, pero con mejoras que refuercen el cumplimiento de los estándares y el buen desempeño. Estos premios o descuentos dependerán de la medición de indicadores de Tiempo de Espera y Calidad de Atención, que se calcularán de manera independiente en porcentaje respecto al ingreso base, y cuyo resultado de premio o descuento no podrá superar límites establecidos en el contrato.

Adicionalmente, el contrato considerará un sistema de bonificación por buen desempeño, y además establecerá criterios para verificar la validez de las expediciones.

A continuación, se describe cada mecanismo para medir la calidad de prestación del servicio:

## 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 en el Programa de Operación (PO) para cada servicio-sentido-período. 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 el Indicador de Puntualidad (IP) busca que las horas de paso en ciertos puntos de la ruta coincidan con las establecidas en el Programa de Operación.

Será el Ministerio quien determine qué indicador aplicar a cada servicio-sentido-periodo. Sin perjuicio de ello, el indicador IP se podrá aplicar a los servicio-sentido-periodo donde se cumplan las condiciones necesarias para la publicación de itinerarios, las que considerarán condiciones de frecuencia programada. Estas condiciones son las informadas por el Ministerio en el Instructivo de Elaboración del Programa de Operación, dictado para efectos del cumplimiento de los contratos de concesión de la licitación pública N° LPCUV 001/2019 y que se encuentra aprobado mediante Resolución Exenta N°2408 de 2022, del MTT, y modificado mediante Resolución Exenta N° 4834 de 2022 del MTT.

El Indicador de Espera (iE) representa el impacto del cumplimiento del Concesionario en el tiempo de espera de los usuarios: un IE de 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. Este indicador 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.

Por otro lado, el Indicador de Puntualidad (IP) considera el cumplimiento de horarios de paso por puntos de control definidos a lo largo de la ruta mediante el PO, con una mayor ponderación para los puntos de control al inicio de la ruta.

Para efectos del cálculo del indicador de tiempo de espera, cada servicio-sentido-período será medido por un solo indicador (IE o IP). Lo anterior, exceptuando que en las primeras y últimas expediciones de cada tramo horario de operación del servicio-sentido definido en el Programa de Operación se aplicará adicionalmente el indicador IP, en su primer punto de control. El resultado del ITE corresponde al promedio ponderado de los resultados de los servicio-sentido-periodo-día para el IE y el IP.

Adicionalmente, cuando DTPM lo determine, para efectos de la medición de indicadores podrán unirse dos o más servicios-sentido operados por el Concesionario en una familia de servicios, siempre y cuando sean servicios con trazado relacionado y las condiciones de operación así lo aconsejen. Por ejemplo, podría formarse una familia entre un servicio corriente y su

equivalente corto o variantes del servicio. En ningún caso se unirán en familias servicios corrientes con expresos, ni con inyecciones programadas. En estos casos, la familia de servicios será dividida en tramos de operación, según cuántos servicios de la familia pasen por cada uno de sus puntos de control.

## 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. Para lo anterior, el ICA se fiscalizará a través de dos (2) modalidades, las que dependerán del momento en que se supervisen: ICA en ruta e ICA en terminal.

Cada modalidad podrá tener una ponderación diferenciada, y estarán compuestos 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.

Por otro lado, el ICA en terminal se centra en aspectos que repercuten en la calidad de experiencia de viaje ofrecida a las personas usuarias, pero que no son susceptibles de ser medidos en ruta de manera eficiente, como son el nivel de limpieza e higiene que presentan los buses y el funcionamiento de puertos USB.

La especificación de los criterios de evaluación y condiciones de cumplimiento para cada uno de los atributos que componen el ICA se especifican en un instructivo desarrollado por el DTPM y publicado en su página web, aprobado mediante el resuelvo 2° de la Resolución Exenta N°5180 de 2022 del MTT y modificado mediante Resolución Exenta N°5429 de 2022 del MTT.

## 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 buena calificación en la Nota de Incentivo por Buen Desempeño, 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. 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. También se excluirán expediciones con excesos de velocidad sostenidos.

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 hacer presente que las metodologías que se utilizarán para determinar la verificación de las hipótesis, situaciones excepcionales y reglas para considerar expediciones válidas por efectos de reclamos de usuarios se basarán en el instructivo que para estos efectos dictó el Ministerio y aprobó mediante resuelvo 1° de la Resolución Exenta N°5180 de 2022.

Adicionalmente, 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. Dicho procedimiento estará basado en el actual Instructivo aprobado mediante el resuelvo 3° de la Resolución Exenta N°5180 de 2022 de 2023.

## 4.7. Flota de Buses

### 4.7.1. Buses con tecnologías cero emisiones

En el contexto de la lucha contra el cambio climático, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el Ministerio de Energía y el Ministerio de Medio Ambiente desarrollaron la Estrategia Nacional de Electromovilidad 2017-2021, que considera como pilar fundamental la inclusión de la electromovilidad en el transporte público.

Uno de los objetivos de esta Estrategia Nacional de Electromovilidad es delinear las acciones que Chile debe tomar en el corto y mediano plazo para lograr que el 100% de los vehículos de transporte público sean eléctricos al año 2050, aportando de esta manera a las metas de eficiencia energética y mitigación de gases de efecto invernadero, contribuyendo a mejorar la movilidad y la calidad de vida de las personas y a potenciar la presencia del país como líder regional en la materia.

El camino a la electromovilidad en el Sistema de Transporte Público Metropolitano se inició en el año 2017, con la incorporación de los primeros dos buses eléctricos al Sistema. Luego, en los años siguientes, la flota eléctrica se ha ido incrementando gradualmente. Primero, a través de contratos de provisión y, actualmente, a través de la implementación de la licitación de concesión de uso de vías N° LPCUV001/2019, con lo que se espera contar en junio de 2023 con aproximadamente 1.910 buses eléctricos, es decir, casi un tercio de la flota total del Sistema.

En línea con lo anterior, las bases de la licitación en comento exigirán que todos los buses nuevos que compongan la flota del Concesionario deberán ser de tecnologías cero emisiones, constituyendo éste un factor clave dentro de la licitación. La experiencia ha demostrado que los vehículos eléctricos permiten incorporar mejoras en la calidad de los servicios de transporte ampliamente valoradas por las personas, tales como, ser amigables con su entorno, pues no generan emisiones contaminantes y además tienen un bajo nivel de ruido.

Con la presente licitación se renovará aproximadamente el 15% de la flota que circula por la capital y, en consecuencia, con la adjudicación e implementación de este proceso contaremos con alrededor de 1.000 buses nuevos de tecnologías cero emisiones en las flotas que comiencen a operar en el marco de la nueva licitación, con el fin de integrar esta tecnología al día a día de miles de personas usuarias.

### 4.7.2. Conformación de la flota

El Concesionario deberá utilizar la flota necesaria para prestar los servicios de transporte exigidos en el Programa de Operación, cumpliendo los estándares de calidad que defina el Ministerio en las respectivas bases de licitación. Para estos efectos, el Concesionario deberá conformar su flota, por una parte, con buses nuevos, respecto de los cuales debe tener al menos un título que lo habilite para usar dichos buses en la prestación de los servicios de

transporte, y con buses usados derivados de contratos de provisión (buses de provisión), existentes actualmente en el Sistema.

Los instrumentos jurídicos que regulan la prestación de los servicios de transporte en el área regulada reconocen el derecho de los Operadores de Buses para celebrar cualquier contrato que los habilite para, a lo menos, usar, y gozar de los bienes necesarios para prestar dichos servicios. Si estos contratos son sometidos a la revisión y aprobación del Ministerio, pasan a denominarse "Contratos de Provisión". Los efectos que se producen tras la aceptación de un contrato de provisión son los siguientes:

- a. Los derechos y obligaciones que emanan de los contratos de provisión se elevan a la categoría de bienes afectos a la concesión.
- b. El MTT se obliga de manera irrevocable e incondicional a exigir en las bases de licitación y/o en los contratos de concesión para el período inmediatamente siguiente, según corresponda, la aceptación de la cesión del contrato de provisión, si le fuere ofrecido, sujeto a la condición de que los bienes objeto de dicho contrato de provisión se encuentren en correcto estado de conservación, atendida su antigüedad y uso.

A la fecha de elaboración de este instrumento, se han sometido a la revisión y aceptación del MTT, y revisten por tanto el carácter de contratos de provisión, determinados contratos de leasing de buses. Por lo tanto, en cumplimiento de la obligación asumida por el MTT, la licitación pública en comento contemplará la obligación para quienes se adjudiquen las concesiones de uso de vías, de asumir los derechos y obligaciones que emanan de uno o más contratos de provisión y de emplear los respectivos buses de provisión en la operación de los servicios de transporte.

La cantidad, tipología, tecnología, consumo, plan de mantenimiento y fabricante de los buses de provisión asignados a cada Unidad de Servicios será informada a los proponentes en la licitación para la concesión de uso de vías con la debida antelación para que sean considerados en la preparación de sus respectivas ofertas técnicas y económicas.

La flota operativa base (FOB) y la flota de reserva (FR) del Concesionario se conformarán con buses nuevos y buses derivados de contratos de provisión. La FOB corresponderá al conjunto de buses suficientes para operar los servicios considerados en el Programa de Operación, utilizados en el ejercicio regular de la actividad de la concesión, y la FR corresponderá a buses adicionales que el Concesionario debe tener por sobre la FOB, con el fin de reemplazar los buses de la FOB cuando alguno de éstos no se encuentre en condiciones de operar. El Concesionario deberá definir el tamaño de la flota de reserva, considerando que ésta deberá corresponder como mínimo a un 7% de los buses de la flota operativa base, durante todo el período de concesión, salvo previa y expresa autorización del MTT, debidamente fundada.

Adicionalmente, el Concesionario contará con una flota de soporte conformada únicamente con buses de provisión, los que podrán ser utilizados ante requerimientos específicos del MTT, como servicios de apoyo en caso de contingencia, servicios especiales, entre otros. Los concesionarios podrán también contar con una flota auxiliar de buses, nuevos o usados,

financiada por ellos, siempre y cuando cumplan con ciertos estándares mínimos establecidos por el Ministerio. Estos buses podrán ser utilizados en casos excepcionales previa aprobación de la autoridad.

#### **4.7.3. Mantenimiento de la Flota**

El Concesionario será responsable de realizar el mantenimiento preventivo y correctivo de todos los buses que compongan su flota de conformidad a los planes y procedimientos de mantenimiento establecidos por los fabricantes como también mantenerlos en correcto estado de conservación y seguridad durante toda su vida útil. En caso de que el mantenimiento este centrado en la confiabilidad, los planes deberán estar certificados por el fabricante. Deberá a su vez, realizar todas las acciones complementarias señaladas en los contratos de provisión, en el caso de cesiones. En ambos casos, el mantenimiento de los buses se sujetará especialmente a la obligación de certificación del mantenimiento por parte de un tercero

### **4.8. 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 Metropolitano, 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.

Para evitar la concentración del mercado, un Oferente, por sí o en conjunto con sus entidades relacionadas, en los términos previstos en el artículo 100 de la Ley N°18.045, no podrá(n) ser Adjudicatario(s) respecto de más de dos unidades de servicios. Además, no podrá adjudicarse una concesión al respectivo Oferente, si con ella el citado Oferente -por sí o en conjunto con sus empresas relacionadas- llegare a administrar o suponga la administración de una cantidad de buses que represente más de un cincuenta por ciento (50%) de la flota operativa base y de reserva del Sistema. Para estos efectos, se considerarán los buses del Sistema inscritos en el RNSTP. Las bases podrán establecer excepciones a la restricción antes mencionada.

## 4.9. Criterios de Evaluación

Las ofertas 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, de acuerdo con las etapas y criterios de evaluación que se describen a continuación.

La evaluación de las propuestas comprenderá tres etapas 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 los siguientes 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.

c. **Experiencia específica en la operación de buses con tecnologías cero emisiones**

**ii. 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.

**iii. 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, 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 (20%) y económicos (80%), a fin de determinar las ofertas que corresponda adjudicar. En caso de empate, se establecerán reglas de desempate transparentes y objetivas.

## 5. Transición e Implementación del Plan de Puesta en Marcha

La implementación de los contratos de concesión de uso de vías que deriven de esta licitación dará lugar a un período de transición en la prestación de los servicios de los Operadores "salientes" y "entrantes", en el que se deberá velar porque los nuevos concesionarios puedan comenzar la operación de los servicios y recorridos de manera eficiente, sin afectar la calidad de servicio que se entrega a las personas usuarias.

Durante este período de transición se llevarán a cabo diversas fases de interacción entre los distintos actores del Sistema. Con el fin de planificar este proceso, se exigirá a los concesionarios que resulten de la licitación 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 los nuevos concesionarios.

El proceso de transición comprenderá las siguientes etapas:

- **Planificación**

Una vez suscritos los contratos de concesión con 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.

Los nuevos Concesionarios deberán presentar al Ministerio un plan de puesta en marcha de todos los servicios de la concesión, donde propondrán la fecha en que comenzarán a operar cada uno de ellos. Este plan deberá contemplar la organización de los buses y su distribución entre los terminales del Concesionario, la gestión para el traspaso y habilitación de terminales, así como las gestiones para la contratación y capacitación del personal de conducción y mantenimiento. Este plan será revisado por el Ministerio, el que podrá modificarlo y complementarlo.

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.

Sobre la base de los planes de puesta en marcha entregados por los nuevos Concesionarios, el MTT establecerá los plazos, alcances y responsables para cada una de las tareas a ejecutar. En este sentido, corresponderá al MTT aprobar el plan e instruir las fechas definitivas para el inicio de los servicios de la concesión.

Del mismo modo, el MTT establecerá un Protocolo de Transición que regulará la actuación coordinada de los distintos actores, con el objetivo de planificar el proceso de traspaso de buses, terminales y servicios entre los Operadores de Buses salientes y los nuevos Concesionarios, y el proceso de puesta en marcha de los servicios.

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

En esta fase el Ministerio controlará 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, pruebas de trazados, entre otras acciones necesarias para la correcta puesta en marcha de los servicios.

En el marco del plan de puesta en marcha respectivo, se podrán configurar apoyos entre empresas con contratos vigentes y los nuevos concesionarios, resguardando así la calidad del servicio para las personas usuarias.

Es obligación de los 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 las personas usuarias del transporte. Cabe destacar que no existirán compensaciones ni contraprestaciones de ningún tipo en favor de los concesionarios, 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 las personas usuarias**

El MTT será responsable de elaborar un plan de difusión de información a las personas usuarias, 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.

## **6.Observaciones y Comentarios al Contenido Esencial**

El proceso de consulta pública regulado en el artículo 3° de la Ley N°18.696, se iniciará con la publicación en la página web del DTPM, ([www.dtpm.cl](http://www.dtpm.cl)), del contenido esencial de las Bases de Licitación, expuesto en el presente documento, y de los antecedentes relevantes que sirvieron de base para elaborarlo.

En el referido proceso podrá participar y entregar sus observaciones cualquier persona, natural o jurídica, que tenga interés en la Licitación de Uso de Vías de la ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mediante Buses.

De esta manera, las personas podrán entregar sus observaciones y comentarios al contenido esencial de las Bases, por un plazo de 45 días contados desde la publicación del presente documento en el sitio web del DTPM. Las observaciones se podrán entregar a través del sitio web del DTPM, donde se dispondrá de un formulario especialmente habilitado para ello, el que estará operativo las 24 horas del día, dentro de los 45 días ya señalados.

Las observaciones recibidas se tendrán presentes para el desarrollo del texto final de las Bases de Licitación de Concesión de Uso de Vías de la ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mediante Buses, pese a no ser vinculantes.

Por lo anterior, el contenido de los antecedentes expuestos en el presente documento podrá variar en el texto de las bases de licitación, considerando los comentarios, observaciones y sugerencias que se reciban de la ciudadanía al término del periodo de consulta, con el objeto de dar cumplimiento a uno de los principios fundamentales que inspiran el desarrollo de este trabajo, esto es, realizar un proceso técnico y ciudadano que permita dotar a Santiago de un transporte público eficiente, seguro y de calidad.