

NUEVO MODELO DE NEGOCIO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO



NUEVO MODELO DE NEGOCIO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO



A contar de 2018, el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) decidió implementar mejoras significativas al Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, en consideración a la mala percepción que tenía la ciudadanía sobre éste.

Para la implementación de dichas mejoras, se consideraron todas las aristas del Sistema. En atención a la antigüedad de la flota, se comenzó con la renovación de buses, incorporando una flota con tecnologías más limpias y de mayor confort; se creó una marca Red para reflejar tanto el nuevo estándar, como el carácter intermodal del Sistema; y se generó una nueva estructura de contratos de concesión, con mayores exigencias para las empresas encargadas de prestar servicios de transporte.

El ingreso de nuevos buses y actores comenzó a concretarse el 2018 a través de la no renovación de contratos y la reasignación de servicios de operadores mal evaluados. En 2019 a través del lanzamiento de la Licitación del Servicio Complementario de Suministro de Buses LP SB N°001/2019, y de Concesión de Uso de Vías LP CUV N°001/2019, se elaboró una planificación coordinada que permita el recambio de los distintos componentes del Sistema de Transporte: suministro de buses y operación (concesión de uso de vías) y servicios complementarios.

Mediante las licitaciones publicadas, y aquellas que están en proceso de elaboración se busca, por una parte, elevar la calidad de servicio para los usuarios, disminuyendo las barreras de entrada para nuevos proveedores, aumentando la competencia entre ellos; y por otra introducir indicadores de calidad más exigentes, periodos más cortos de concesión y condiciones más flexibles que permitan reemplazar eficientemente a los operadores mal evaluados.

Contenido de este informe

1. Rediseñando la operación de buses

1. Rediseñando la operación de buses

2. Periodo de transición

3. Licitaciones

3.1 Licitación de Suministro de Buses 1 N°LP SB 001/2019

3.2 Licitación de Concesión de Uso de Vías 1 N°LP CUV 001/2019

3.3 Próximos procesos de Licitación de Concesión de Uso de Vías



1. Rediseñando la operación de buses

1. Rediseñando la operación de buses

Los contratos de operación de buses que fueron diseñados bajo la licitación original del Transantiago eran de 10 años de duración, poco flexibles, y concentraban en cada operador la propiedad de los terminales, de la flota y la operación. Esto hizo que el Sistema de Transporte resultara poco flexible para responder a los cambios y la evolución de la demanda de las personas por servicios de transporte, y entregara pocas herramientas de gestión y fiscalización a la autoridad para exigir un mejor cumplimiento.

Esta situación fue uno de los factores que influyeron en el deterioro de la calidad de servicio prestada por Transantiago y su mala percepción ciudadana. Por ello, un pilar central del nuevo modelo hacia el que está transitando el transporte de la capital contempla una nueva estructura de **contratos más flexibles, más exigentes en el cumplimiento de la calidad de servicio**, que genere mayor dinamismo y control a su administración del sistema y, con ello, una mayor capacidad de responder a su función social y de reaccionar ante las necesidades de movilidad urbana.

A nivel de operación, el nuevo modelo **separa la operación de los activos estratégicos**. Los terminales serán provistos por el Sistema y, tal como se mencionó anteriormente, se están licitando por un lado el suministro de buses y, por otro, la operación de los servicios a través de la concesión del uso de vías. Es decir, habrá dos tipos de empresas proveedoras, lo que permite redistribuir responsabilidades y garantizar la continuidad del Sistema con los más altos estándares de calidad en la prestación de los servicios.

a. Suministrador de buses

Estos nuevos actores están encargados exclusivamente de suministrar buses, pero además serán responsables de verificar y certificar que las empresas operadoras realicen las mantenciones conforme al plan señalado por el fabricante, durante toda la vida útil de los vehículos. Esto significa que el suministrador de buses estará permanentemente comprobando el buen estado de los vehículos para brindar un buen servicio a los usuarios.

Cada contrato de suministro representa un bus que queda disponible para operar en el Sistema. De esta forma, los adjudicatarios de la licitación de Suministro de Buses forman un listado de buses que pueden operar. Con ello, los postulantes a la licitación de concesión de uso de vías (operación de los servicios), deben elegir el bus que más les acomode para elaborar sus ofertas. Finalmente se fabrican los buses de aquellos suministradores que hayan sido elegido por los concesionarios adjudicados.

Entre las principales mejoras al sistema se establecieron exigencias:

Para mejorar las condiciones de confort de la flota de buses, tanto para los usuarios como para el personal de conducción se ajustaron las exigencias. Este es uno de los objetivos planteados en este proceso; por lo que se establecen condiciones específicas para la nueva flota de buses que se incorpore al Sistema, tales como cabina de seguridad para el conductor, asientos acolchados y cámaras de seguridad a bordo del bus.

Se incorpora flota de Baja Emisión y Eficiencia Energética. Se ha definido que los nuevos buses que se incorporen en virtud de los nuevos contratos de concesión de uso de vías deberán presentar un mejor estándar ambiental en emisiones atmosféricas y mayor eficiencia energética. De esta manera, el estándar mínimo exigido para las máquinas nuevas que ingresen al sistema será Euro VI - EPA 2010; además se va a incorporar como exigencia, que al menos uno de los servicios de cada unidad opere con buses que presenten tecnología de cero o baja emisión.

Cabe señalar que a la licitación de Suministro de Buses llegaron 23 ofertas que fueron evaluadas de acuerdo con los criterios establecidos en las bases por una comisión designada especialmente para este fin, la que propuso la adjudicación de 15 de ellas. La resolución de adjudicación fue tomada de razón por la Contraloría General de la República el 26 de abril de 2021, tras lo cual se materializó la suscripción de los contratos derivados del proceso licitatorio, firmados el 14 de julio de 2021. Los contratos de suministro de buses tienen una duración de 14 años para los que ofrezcan buses eléctricos y de 10 años para tecnología diésel u otras.

Por otro lado el 07 de febrero de 2022 la Contraloría General de la República tomó razón de la resolución de adjudicación de la Concesión de Uso de Vías para las Unidades de Servicios Nos 1, 2, 3, 4, 5, y 6. El 2 de marzo se suscribió la firma de los contratos de Concesión y el 9 de marzo de 2022 se emitieron las órdenes de Suministro de Buses que darán paso a los suministradores de buses para fabricar y suministrar al sistema los buses en tiempo y forma.



b. Operadores por concesión de uso de vías

Las empresas operadoras que ingresen al Sistema bajo este nuevo modelo lo harán bajo **contratos más cortos**. Estos serán de 5 años (los contratos de Transantiago eran por 10 años) con la opción de extender la operación por hasta 5 años adicionales.

Para **fomentar la electromovilidad**, en el caso de los concesionarios de operación de vías cuyos contratos contemplen más de un 50% de los buses de la flota eléctrica, el plazo será de 7 años, pudiendo ser prorrogado por hasta 7 años adicionales.

En ambos casos la extensión de los contratos está condicionada a que el servicio prestado cumpla con los estándares de calidad establecidos en el contrato.

Se establece mayor número de operadores. Con el objetivo de minimizar los riesgos de continuidad de un servicio en caso de que una empresa presente problemas financieros, laborales, o de cualquier otra índole que afecten su operación, se ha definido disminuir el tamaño de las unidades que se asigna a cada operador de transporte. La reducción del tamaño de las unidades en concesión, pasan de cerca de 1.000 buses en los contratos de Transantiago a un aproximado de 400 buses por contrato, lo que permite la posibilidad efectiva de reemplazar a los operadores que no cumplan con los estándares de calidad definidos en el contrato. Esto minimiza los riesgos de continuidad de los servicios de transporte en caso de que una empresa presente problemas que afecten la operación.

Lo anterior, además, se ve reforzado con la información obtenida de la experiencia nacional e internacional, que hacen presuponer que no existen economías de escala relevantes para el Sistema con unidades de negocio de mayor tamaño.

Por otro lado, se implementaron mejoras a la malla de servicio que surgieron desde el proceso de participación ciudadana, y se incorporó en la evaluación el impacto de las líneas 3 y 6 de Metro y la incorporación al sistema del ferrocarril Nos-Express. Así se definió ajustar la cobertura para

las actuales unidades de negocios N°4, N°6 y N°7. Estas modificaciones traerán beneficios directos a los usuarios, reflejándose en la calidad de servicio que reciben. Se crearán 6 nuevas unidades de servicios y la cobertura del sistema se expandirá en más de 50 kilómetros, que corresponden al 29% de los servicios actuales del Sistema y comprenden un total de 153 servicios, así como más de 11 millones de kilómetros por mes.

La nueva distribución de la malla de servicios, crearán 19 servicios nuevos y se modificarán otros 17 para otorgar aumentos de cobertura distribuidos en 13 puntos de las zonas norte, oriente y suroriental de la ciudad.

Otra modificación es el mecanismo de pago a los operadores, cuyo fin es alinear correctamente los incentivos del operador de transporte con las necesidades de los usuarios. Así, se definió ajustar el modelo de pago a las empresas, incorporando dentro del esquema de su remuneración un pago vinculado directamente a la calidad de servicio, la que será medida a través de nuevos indicadores de operación y calidad.

Adicionalmente, el rediseño de la operación considera la separación de la inversión en material rodante (buses) de los conceptos de pago por pasajero transportado y pago por kilómetros en la estructura de pago del Operador, con el fin de alinear de mejor manera los ingresos de cada actor del Sistema con sus reales costos en materia de operación e inversión.

- Otro de los principales ajustes en los contratos de concesión de uso de vías, se refiere a que la autoridad tenga una mayor potestad en la determinación del programa de operación, particularmente en la definición de éste, sin limitar la intervención de los concesionarios en la ejecución del programa de operación instruido por la autoridad.

Por otra parte, se crean servicios con itinerarios (con horarios de pasada establecido e informado en los paraderos) para mejorar la prestación de servicios nocturnos y operación de fin de semana, avanzando hacia un esquema de operación por itinerario en dichos periodos.

Uno de los objetivos del nuevo diseño de transporte público es establecer mayores exigencias de operación y una mayor calidad de servicio. A diferencia de los contratos actuales, la nueva Licitación de Concesión de Uso de Vías establece entre otras exigencias:

Se crearon nuevos **Indicadores de Desempeño**, para representar de mejor manera la calidad del servicio prestado a los usuarios y velar por solucionar los principales problemas de movilidad para las personas. Así, se redefinen los actuales indicadores de desempeño y se incorporan nuevos, los que en su conjunto procuran corregir algunos de los problemas detectados en el proceso de participación ciudadana, con especial énfasis en la mejora de la frecuencia y regularidad de los servicios. Particularmente, se reemplaza el actual **Índice de Capacidad de Transporte (ICT)**, por un indicador cuyo objetivo es garantizar la oferta tanto en número de buses y de plazas por servicio y por sentido, denominado **Índice de Cumplimiento de Frecuencia y Plaza (ICFP)**. Se incorporaron mejoras al actual **Índice de Cumplimiento de Regularidad (ICR)**, en aspectos que buscan resguardar de mejor manera que los tiempos de espera de los usuarios no se vean afectados debido a la irregularidad en los tiempos entre buses o a la impuntualidad de éstos, así

como prevenir la existencia de aglomeración de dos o más buses en un mismo servicio ("trecitos").

Respecto al **Índice de Calidad de Atención al Usuario (ICA)**, se divide el indicador en ámbitos relacionados directamente a la gestión del conductor y a la información desplegada en los buses, con el objeto de que durante el periodo de ejecución del contrato el Ministerio pueda focalizar tanto la gestión como la fiscalización en aspectos específicos en que se constaten deficiencias.

Además, para supervisar que el operador cumpla con su obligación principal -transportar a los usuarios-, se incorpora una penalización directa cuando se identifica que un conductor no detuvo el bus en una parada solicitada por un usuario.

Con el objetivo de incentivar al operador a mantener la demanda de los usuarios por el transporte público, se eliminaron las revisiones asociadas a los cambios que experimenta ésta, siendo responsabilidad del concesionario implementar los mecanismos de calidad de servicio y control del pago de la tarifa, en concordancia con sus facultades legales. Adicionalmente, se incorporó un incentivo monetario por reducciones comprobables en los niveles de evasión del Sistema.



c. Terminales de buses

En cuanto a los terminales de buses, el nuevo modelo contempla que estos serán dispuestos por el Sistema y entregados para que las empresas puedan operar los servicios asociados a dichos terminales, sin que sea el Operador quien provea estos inmuebles. Esta medida elimina una fuerte barrera de entrada para operar en el Sistema de Transporte Público de Santiago, considerando el costo que significa disponer de un terminal en esta ciudad, tanto por ubicación como por disponibilidad de terrenos estratégicos, e incentiva el ingreso de nuevos operadores.

Se considera la existencia de un sistema mixto de infraestructura destinada a la operación, donde

la red de terminales necesarios para la prestación de servicios estará conformada con inmuebles de propiedad de los concesionarios de vías y otros terrenos que sean eventualmente disponibilizados por el Sistema. En este último caso, los operadores de uso de vías deberán obligatoriamente usar la infraestructura provista por el Sistema.

Para concretarlo, se ha gestionando y coordinando con el SERVIU Metropolitano un proceso de expropiación que permita contar con infraestructura especialmente dedicada a la operación del transporte. Asimismo, para los terminales no contemplados en los programas de expropiación se han gestionado contratos de arriendo que permitirán al MTT disponibilizar los terrenos necesarios a los operadores del Sistema.

2. Periodo de transición

La evolución hacia esta nueva estructura se ha hecho de manera ordenada y paulatina, respetando los contratos vigentes sujetos al régimen actual de funcionamiento, los cuales irán siendo reemplazados bajo el nuevo esquema en la medida que vayan finalizando.

De todos modos, en 2019 y 2020 se produjeron dos cambios significativos a nivel de operación y contractual haciendo uso de cláusulas de renovación de flota y aprovechando el vencimiento de ciertos contratos, iniciando con ello el periodo de transición hacia el estándar Red Metropolitana de Movilidad, a la espera de la publicación de las nuevas licitaciones.

El primero fue la salida de la empresa operadora de buses Alsacia (que hasta 2018 operaba la Unidad de Negocio 1), cuyo contrato no fue renovado debido a la antigüedad de sus buses y a sus malos resultados en la generalidad de los indicadores de calidad de servicio. Sus recorridos fueron reasignados paulatinamente entre enero y marzo de 2019 a otras empresas operadoras, lo que permitió no solo dar continuidad a los servicios, sino también renovar su flota con buses eléctricos y de bajas emisiones y dar así un paso decisivo hacia un sistema más sostenible y, en particular, introducir la electromovilidad. Así, ingresaron al transporte capitalino los primeros 200 buses eléctricos y 490 buses ecológicos Euro VI de estándar Red.

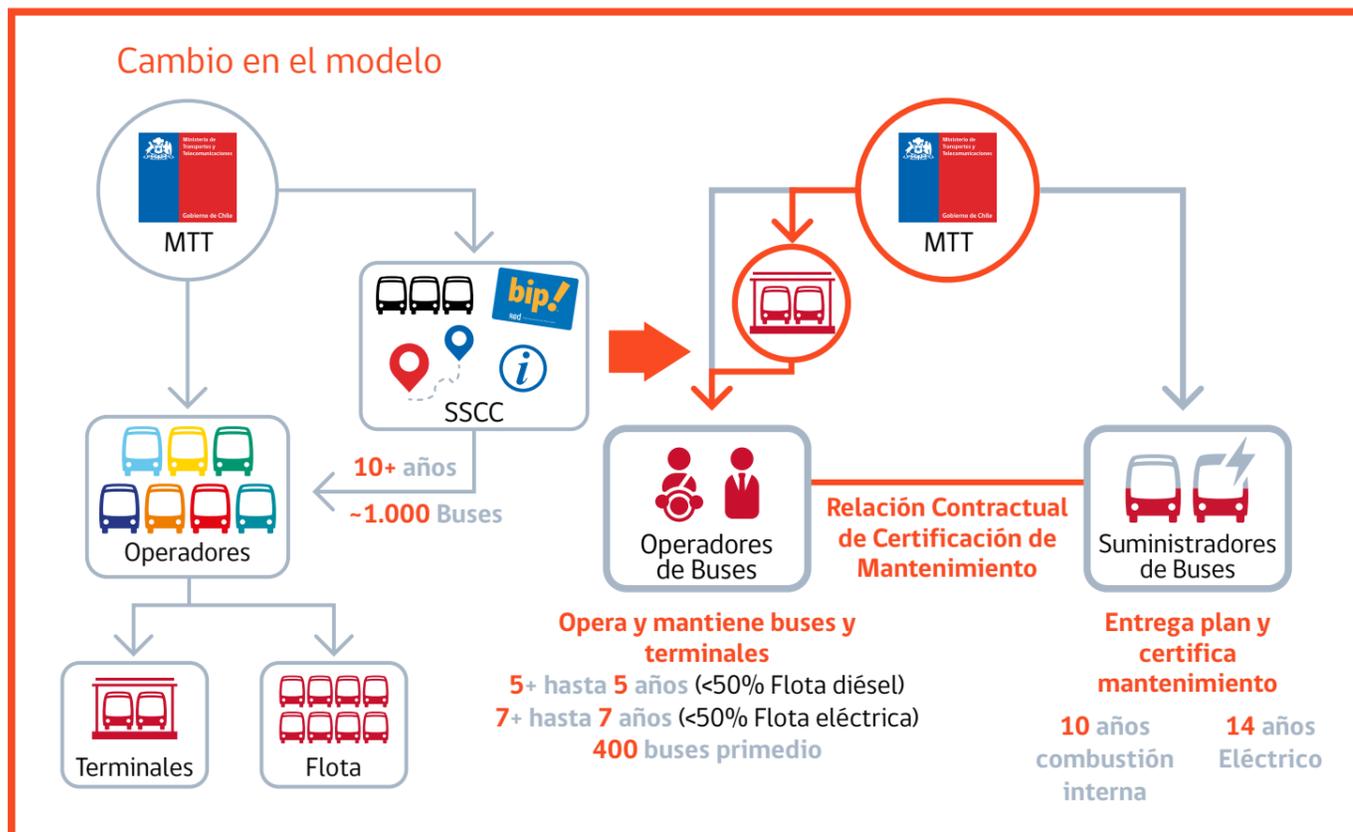
Posteriormente, entre junio y septiembre de 2020, se reemplazaron 1.160 buses antiguos luego de que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) oficializara la reasignación del 41% de los servicios de la empresa operadora Express a STP y Metbus. Con esto, hacia fines de 2020 se alcanzó la cifra de 2.231 buses nuevos con estándar Red (784 eléctricos y 1.447 ecológicos de baja emisión diésel EURO VI), llegando a representar el 32% del total de buses que operan en la capital.

En marzo de 2019 fue presentada oficialmente **Red Metropolitana de Movilidad**, una nueva marca que venía a representar un mejor estándar de servicio para los usuarios del Sistema de Transporte Público Metropolitano y un cambio profundo del modelo de operación, que entrega mejor calidad a los servicios de superficie.

Desde entonces, las calles de Santiago se han ido vistiendo de rojo y gris a través de buses más modernos, confiables y cómodos, y menos contaminantes (son eléctricos o Diésel Euro VI), colores que también vemos en el Metro, lo que ha permitido unificar la imagen de un sistema integrado que se opera en forma complementaria bajo una integración tarifaria, diseño y operación.

Desde el punto de vista de la **calidad de servicio** y la experiencia de viaje para los usuarios, los nuevos buses Red introdujeron cuatro grandes beneficios:

- Accesibilidad universal, gracias a rampas y mejores elementos de sujeción.
- Son más cómodos, porque tienen asientos blandos, mejoras en la distribución de los espacios, aire acondicionado.
- Innovadores y modernos, gracias a WiFi y puertos USB a bordo, y tecnología que no emite gases contaminantes ni ruido en su operación.
- Son más seguros, gracias a cámaras de seguridad y cabinas segregadas para conductores.



Así, la reasignación de servicios de los operadores Alsacia y una parte de Express; ambos con indicadores de calidad bajo el estándar de servicio buscado, fue tomada como oportunidad para iniciar una transformación gradual hacia un sistema de buses que ofreciera una mayor calidad de servicio a los usuarios y que fuera sostenible desde el punto de vista medioambiental, con miras a lograr las cero emisiones.

Dado los aprendizajes vividos en el pasado y las complejidades que pueden impactar a la operación del Sistema, los cambios hacia el nuevo diseño se están implementando de manera gradual, por lo que Red convivirá por algunos años con el estándar Transantiago.



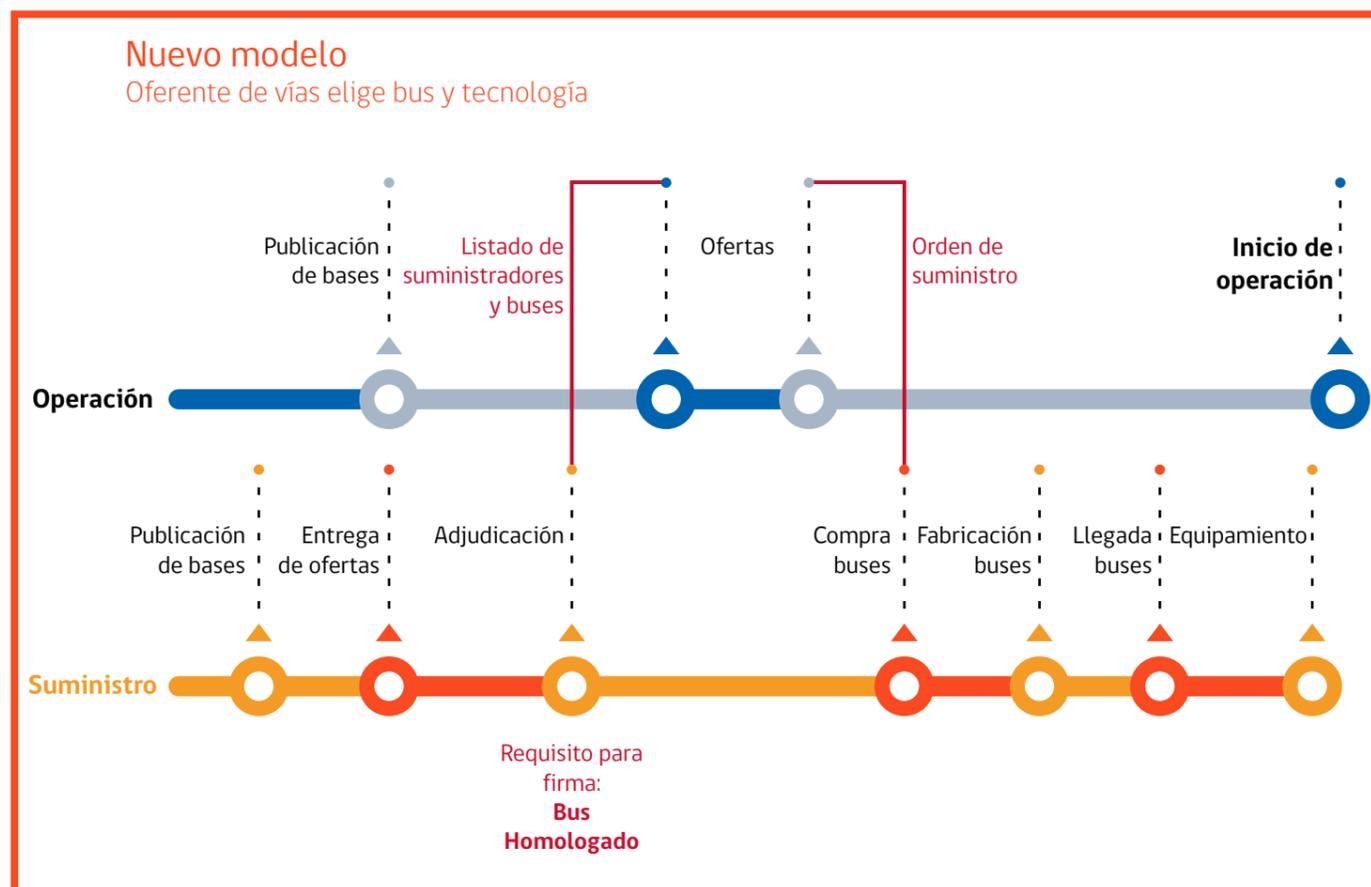
3. Licitaciones

Dado que el eje vertebral del nuevo diseño del Transporte Público de Santiago contempla la separación de los activos estratégicos de la operación de vías, se han diseñado licitaciones paralelas para el suministro de buses y para la concesión de uso de las vías que convergen en sus etapas de implementación.

Así, los oferentes del proceso de licitación de concesión de uso de vías debieron seleccionar a los suministradores de buses que pondrán a su disposición los buses que necesiten en la operación de la Unidad de Servicios a la que postulan, y que corresponderán a aquellos suministradores de buses adjudicados en la correspondiente licitación. Es decir, es el oferente del proceso de concesión de uso de vías quien selecciona al suministrador de buses y la tecnología de propulsión del bus con el que va a operar, y debe elaborar según ello su oferta económica. Una vez adjudicada la operación de

cada Unidad de Servicios, se confirma la fabricación de los buses que van a operar en cada una de las zonas que fueron entregadas en concesión.

De esta manera, las primeras licitaciones de suministro y concesión de uso de vías cursadas en el periodo 2020 - 2021 permitirán el ingreso de 1.637 buses nuevos al Sistema hacia fines de 2022, de los cuales 991 son buses eléctricos. Con ello, Santiago tendrá una flota de 1.770 buses eléctricos, lo que permite que se consolide como la ciudad con la flota eléctrica más grande de Latinoamérica, y una de las más grandes a nivel mundial. Con ellos, se da cumplimiento al compromiso del MTT de avanzar en materias de electromovilidad. Estos buses contarán con altas exigencias de confort, seguridad, accesibilidad y conectividad, características que buscan mejorar sustantivamente la experiencia de viaje de los usuarios.



3.1 Licitación de Suministro de Buses 1 N°LP SB 001/2019

En mayo de 2020, y tras introducir modificaciones que permitieran tanto aumentar la competitividad en la presentación de ofertas como introducir cambios para adecuar los procesos al escenario causado por la pandemia Covid-19¹, se reactivó la primera Licitación de Suministro de Buses.

La Comisión Evaluadora realizó el acto de apertura de las ofertas técnicas el 15 de octubre de 2020. Se recibieron 23 ofertas, de las cuales 15 fueron adjudicadas para cinco lotes de buses, que

están compuestos por la combinación de tipología de bus y tecnología de propulsión. La tipología del bus corresponde a si son de tipo A (buses de 8 metros), B (buses rígidos de 12 metros) o C (buses de 18 metros, articulados), y la tecnología de propulsión corresponde a si son diésel ecológicos estándar Euro VI o eléctricos. Los lotes adjudicados fueron: (i) buses A diésel Euro VI (A-d), (ii) buses A eléctricos (A-e), (iii) buses B diésel Euro VI (B-d), (iv) buses B eléctricos (B-e), y (v) buses C diésel Euro VI (C-d).

De acuerdo con la resolución de adjudicación de la licitación de suministro de buses, aprobada mediante la Resolución N°52 de 2020 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, tomada de razón por la Contraloría General de la República con fecha 23 de abril de 2021, los suministradores para cada uno de los cinco lotes fueron los siguientes:

BUSES A DIÉSEL

Lote de Buses	Oferente	Puntaje Final
A-d	VFS Chile S.A.	88,621
A-d	VFS Chile S.A.	88,180
A-d	Consortio K1	84,781

BUSES A ELÉCTRICO

Lote de Buses	Oferente	Puntaje Final
A-e	Consortio K4	88,501
A-e	BYD Chile SPA	68,173

BUSES B2 DIÉSEL²

Lote de Buses	Oferente	Puntaje Final
B2-d	VFS Chile S.A.	88,621
B2-d	VFS Chile S.A.	88,152
B2-d	Consortio K2	88,086
B2-d	Consortio K1	87,630
B2-d	Scania SPV 2	79,562

BUSES B2 ELÉCTRICOS

Lote de Buses	Oferente	Puntaje Final
B2-e	Consortio K4	88,501
B2-e	BYD Chile SPA	72,849

BUSES C

Lote de Buses	Oferente	Puntaje Final
C2-d	VFS Chile S.A.	87,646
C2-d	VFS Chile S.A.	87,016
C2-d	Consortio K1	85,500

1. El 29 de mayo 2020 el MTT decretó la reactivación del proceso de Licitación de Suministro de Buses, luego de que la Contraloría tomara razón las modificaciones que introdujo la autoridad. Estas permitieron la entrega de ofertas en forma electrónica y la apertura de ofertas vía streaming, además de flexibilizaron algunos plazos del proceso.

2. Solo en este caso las bases de licitación establecían que se adjudicará a las 5 ofertas con mayores puntajes finales, siempre que existan a lo menos seis ofertas técnicamente aceptables.

El 14 de julio se concretó la **firma de los contratos** de la referida Licitación Suministro de Buses del Sistema de Transporte Público de Santiago, entre el Ministerio de Transportes y las empresas adjudicadas. Este hito marcó formalmente el inicio del nuevo modelo de negocio del Sistema.

Entre los principales **atributos y ventajas** que entrega esta licitación al transporte público destacan: mayores garantías de los buses y sus componentes, exigencias para contar con repuestos y soporte local, se exige el **overhaul** o **mantención** de vida media de los buses y el **recambio de baterías** en el caso de buses eléctricos; deberán contar con **cámaras de seguridad** internas y externas, **sistemas de detección de proximidad de objetos** (para evitar atropellos y choques), **pantallas internas** para desplegar información del viaje y **sistemas de eficiencia energética** y **calidad de conducción**. Además, establece **sistemas informáticos** y de **telemetría** para un mejor control online del estado de los buses, y de exigencias de **capacitación de conductores** y personal de mantenimiento en los tópicos de **funcionamiento** y **componentes del bus**, **seguridad** y **procedimientos de emergencia**, **mantenimiento**, y **eficiencia energética**.

Mientras esperan la orden de suministro que se genere a partir de la respectiva Licitación de Concesión de Uso de Vías 1, los suministradores adjudicados están trayendo prototipos de cada tipo de bus para homologarlos en el Centro de Control y

Certificación Vehicular del MTT (3CV).

3.2 Licitación de Concesión de Uso de Vías 1 N°LP CUV 001/2019

El 15 de diciembre de 2020 fueron publicadas las bases de la Licitación de Concesión de Uso de Vías 1, proceso que adjudica los servicios de transporte que prestan tres de las actuales Unidades de Negocios de la Región Metropolitana (U4, U6, y U7) **creando seis nuevas Unidades de Servicios**.

Estas seis Unidades de Servicios corresponden a **153 servicios actuales del sistema**, el 29% del total, y comprenden más de 11 millones de kilómetros por mes³. Su renovación beneficiará especialmente a las comunas de Huechuraba, Quilicura, Conchalí, Independencia, Renca, Recoleta, Vitacura, Las Condes, La Reina, Lo Barnechea, Puente Alto, Peñalolén, Providencia y Ñuñoa. La nueva distribución de la malla de servicios, además, considera un **aumento de casi 50 kilómetros de cobertura**, distribuidos en 13 puntos de las zonas norte, oriente y suroriente de la ciudad, como lo muestra la siguiente figura:



3. Considerando 22 días laborales, 4 sábados y 4 domingos de un mes tipo en temporada normal.

Las modificaciones de trazados señaladas permiten beneficiar a 850.000 viajes a la semana. Asimismo, la operación de los nuevos buses impactará a 5 millones de viajes a la semana. Desde el punto de vista de la infraestructura, el Sistema implementará 230 nuevos puntos de parada para abastecer las nuevas coberturas en la ciudad.

Como el objetivo central del nuevo diseño de transporte público es lograr una mayor calidad de servicio, a diferencia de los contratos actuales, esta licitación establece **mayores exigencias** de operación, entre ellas:

- Obtener la certificación ISO 39.001 de Seguridad Vial durante la vigencia del contrato, antes del inicio del tercer año de operación.
- Contar con un porcentaje mínimo de 7,5% de mujeres en el personal de operación y mantenimiento, lo que se deberá cumplir en un plazo de máximo dos años.
- Obtener certificación en la Norma Chilena NCh 3262 de Gestión de igualdad de género y conciliación de la vida laboral, familiar y personal durante la vigencia del contrato, previo al inicio del tercer año de operación.
- Certificación de al menos el 60% de sus trabajadores en perfiles ocupacionales según ChileValora, al quinto año.
- Contratación de energía eléctrica de fuentes renovables para carga de buses.

- Operar un mínimo de zonas pagas.

También se establecen nuevos indicadores de operación, cuyo cumplimiento puede estar afecto a multas o descuentos para las empresas operadoras. En particular se miden tiempos de espera, calidad de atención y certificación de mantenimiento de los buses. Además, se determinan descuentos por no detención en paradas e incentivos por disminución de evasión.

El pago a las empresas operadoras se efectuará por servicio efectivamente realizado por recorrido, conforme al Programa de Operación y según la frecuencia y oferta de transporte que éste define.

En el mes de agosto de 2021 se realizó la apertura de las ofertas técnicas. Se recibieron 16 ofertas, y las empresas participantes fueron RedBus Urbano S.A., Consorcio Metropol Chile, Ascendal Santiago SpA, Next Bus y Servicio de Transportes de Personas S.A.

Todas las ofertas recibidas cumplieron con la condición de contar con una cantidad mayor de buses a la establecida por el número mínimo reservado de buses, dato aprobado mediante Resolución Exenta N°2736, del MTT, y que se mantuvo en secreto hasta el acto de apertura. Este número reservado establece la cantidad de flota mínima por tipología de bus para operar por cada Unidad de Servicios licitada, según se detalla a continuación:

Tipología de bus	US1	US2	US3	US4	US5	US6
A	26	14	63	50	0	0
B2	197	295	165	278	361	305
C2	59	0	50	16	67	101

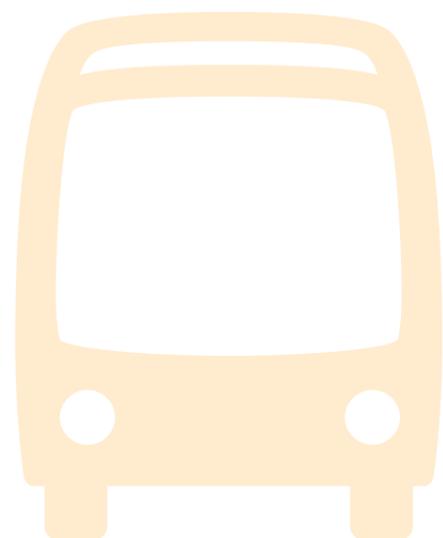
Las 16 ofertas recibidas fueron evaluadas por una comisión designada especialmente para este fin. Dicha comisión propuso la adjudicación de las 6 Unidades de Servicios licitadas, y la Resolución N°43 de 2021 que adjudica la licitación fue tomada de razón por parte de la Contraloría General de la República el pasado 07 de febrero de 2022.

Con la toma de razón de la resolución referida, la firma de los contratos de Concesión, el 9 de marzo de 2022 se emitieron las órdenes de suministro de buses a los Suministradores seleccionados por los Operadores adjudicados. A partir de ese

momento, los Suministradores de Buses tendrán un plazo de nueve meses para tener sus buses disponibles en Chile⁴. En ese mismo periodo de tiempo, los Operadores deben instalar y preparar la infraestructura necesaria y planificar su ingreso al Sistema. Considerando estos plazos, los nuevos servicios debieran comenzar su operación en las calles durante el último trimestre de 2022.

Según se establece en la resolución de adjudicación antes referida, los Adjudicatarios para las 6 Unidades de Servicios son los siguientes:

US	Oferente	Puntaje Final
US1	Consortio Metropol Chile	95,28
US2	Consortio Metropol Chile	91,99
US3	Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A.	96,20
US4	Redbus Urbano S.A.	96,15
US5	Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A.	96,59
US6	Redbus Urbano S.A.	95,50



Cabe destacar que las ofertas entregadas por los Adjudicatarios contemplan pagos promedio por kilómetro un 5% menores al límite de máximo establecido en las bases de licitación, lo que podrá implicar ahorros para el Sistema.

4. En caso de suministrar más de 700 buses, el plazo se extiende hasta un año y cuatro meses para cada unidad sobre los 700 buses.

3.3 Próximos procesos de Licitación de Concesión de Uso de Vías

El segundo proceso se inició en enero de 2021 con la publicación de los Contenidos Esenciales 2021, y licitará las actuales Unidades de Negocio Nos 2 y 5, cuyos servicios recorren 975 km y equivalen al 31% de la red completa.

Las vías por licitar se concentran en los sectores sur y poniente de la ciudad, principalmente en las comunas de San Bernardo, El Bosque, La Pintana, San Ramón, La Granja, Cerro Navia y Lo Prado. El concurso además contempla espacios de mejora en la malla de recorridos del transporte público e incluye propuestas para aumentar la cobertura en sectores como: La Estrella, Villa Los portales, Maestranza, Santa Inés, Claudio Arrau, Nueva Renca, entre otros.

Al igual que en la Licitación de Concesión de Uso de Vías 1, este proceso mantiene el foco en poner exigencias e incentivos para que los operadores a entregar un servicio eficiente, seguro

y de calidad para los usuarios. En esa línea, también considera la reducción en tamaño de la flota para las Unidades de Servicios para facilitar la gestión de la operación, tener un mejor control de cumplimiento del programa de operación y dar más flexibilidad al Sistema.

Actualmente las bases de Licitación de Concesión de Vías 2 se encuentran en la etapa de elaboración. Además, están previstas dos más licitaciones de suministro de buses y una tercera de concesión de uso de vías, con las cuales terminarán de renovarse los buses y la operación del Sistema y consolidarse por completo el estándar y modelo Red Metropolitana de Movilidad.

Por otra parte, se buscará profundizar el componente tecnológico a través de las licitaciones del Administrador Financiero del Sistema de Transporte Público y del Sistema de Gestión de Flota, cuyas bases ya se encuentran en tramitación.





GCBB68

AIA MAAX