

**LICITACIÓN PÚBLICA DE USO DE VÍAS DE LA CIUDAD DE SANTIAGO  
PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS URBANOS DE TRANSPORTE  
PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS MEDIANTE BUSES**

**(LICITACIÓN TRANSANTIAGO 2003)**

**VOLUMEN 1**

**BASES DE LICITACIÓN PARA LA PRESENTACIÓN DE PROPUESTAS PARA LAS  
UNIDADES DE NEGOCIO TRONCALES**

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante el Ministerio), a través de la Subsecretaría de Transportes, en virtud de lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley N° 18.696 y sus modificaciones, convoca a un proceso de licitación pública para la prestación de servicios de transporte público de pasajeros, asociados a Unidades de Negocio, mediante buses en vías o tramos de vías (en adelante vías) del Área Regulada, definida en las presentes Bases, las que serán entregadas en concesión para estos efectos a los proponentes que se adjudiquen la licitación.

Por intermedio de estas Bases se plantean los requerimientos administrativos, técnicos y económicos para la presentación de las ofertas, así como las condiciones de operación de los servicios y los aspectos reglamentarios y contractuales por los que se regirá la concesión.

1.	DEFINICIONES BÁSICAS .....	7
2.	GENERALIDADES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE SANTIAGO .....	15
2.1	MARCO LEGAL .....	15
2.2	DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE SANTIAGO .....	15
2.3	DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS VÍAS LICITADAS .....	16
2.4	DE LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS.....	16
2.5	DE LA INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL SISTEMA.....	17
2.6	DEL FINANCIAMIENTO DEL SISTEMA.....	17
2.7	DE LAS ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA .....	18
2.8	DE LA POLÍTICA GENERAL DE TRANSPORTES DE SANTIAGO EN MATERIA DE FISCALIZACIÓN .....	19
2.9	GARANTÍAS PROPIAS DEL SISTEMA.....	19
3.	BASES ADMINISTRATIVAS.....	21
3.1	CONDICIONES GENERALES .....	21
3.2	SOBRE LAS PROPUESTAS .....	21
3.2.1	DE LOS PROPONENTES.....	21
3.2.2	CONSULTAS, ACLARACIONES Y MODIFICACIONES A LAS BASES DE LICITACIÓN.....	23
3.2.3	DE LAS OFERTAS.....	23
3.2.3.1	COSTO DE PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DE LA OFERTA.....	23
3.2.3.2	IDIOMA DE LA OFERTA.....	24
3.2.3.3	MONEDA DE LA OFERTA .....	24
3.2.3.4	ENTREGA DE OFERTAS.....	24
3.2.3.5	DOCUMENTOS QUE SE DEBEN INCLUIR EN EL SOBRE O PAQUETE DENOMINADO OFERTA TÉCNICA.....	24
3.2.3.6	DOCUMENTOS QUE SE DEBEN INCLUIR EN EL SOBRE O PAQUETE DENOMINADO OFERTA ECONÓMICA.....	26
3.2.3.7	GARANTÍA DE SERIEDAD DE LA OFERTA.....	27
3.2.3.8	VALIDEZ DE LA OFERTA .....	29
3.2.4	APERTURA DE LAS PROPUESTAS.....	29
3.2.4.1	RECEPCIÓN DE OFERTAS Y APERTURA DE OFERTAS TÉCNICAS .....	29
3.2.4.2	DESCALIFICACIÓN INMEDIATA DE LAS OFERTAS .....	30

3.2.4.3	ESTUDIO Y EVALUACIÓN DE LAS OFERTAS TÉCNICAS .....	31
3.2.4.4	APERTURA DE OFERTAS ECONÓMICAS .....	33
3.2.4.5	EVALUACIÓN DE LAS OFERTAS ECONÓMICAS .....	34
3.3	ADJUDICACIÓN DE LA LICITACIÓN .....	34
3.4	DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....	35
3.4.1	SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....	35
3.4.2	VIGENCIA Y RÉGIMEN LEGAL DEL CONTRATO .....	37
3.4.2.1	SUSCRIPCIÓN DE CONTRATOS NECESARIOS PARA LA INTEGRACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE .....	37
3.4.3	PUESTA EN MARCHA E INICIO DEL PLAZO DE LA CONCESIÓN .....	38
3.4.4	DURACIÓN DE LA CONCESIÓN .....	39
3.4.4.1	UNIDADES DE NEGOCIO TRONCAL 2 Y 4 .....	39
3.4.4.2	UNIDADES DE NEGOCIO TRONCAL 1, 3 Y 5 .....	40
3.4.5	AUMENTO DE PLAZOS DE LA CONCESIÓN POR REDUCCIÓN DE EMISIONES .....	42
3.4.5.1	AUMENTO DE PLAZOS EN CASO DE OFERTAS SÓLO CON BUSES CON ESTÁNDAR TRANSANTIAGO .....	43
3.4.5.2	AUMENTO DE PLAZOS EN CASO DE OFERTAS CON BUSES SIN ESTÁNDAR TRANSANTIAGO .....	45
3.4.6	GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO .....	46
3.4.7	MODIFICACIONES A LA SOCIEDAD CONCESIONARIA .....	49
3.4.7.1	CAMBIOS EN LA ADMINISTRACIÓN DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA .....	49
3.4.7.2	DE LA DISMINUCIÓN DEL CAPITAL PAGADO DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA .....	49
3.4.8	DE LA CESIÓN DE LA CONCESIÓN .....	50
3.4.9	IRRENUNCIABILIDAD DE LA CONCESIÓN .....	51
3.4.10	EQUIPO DEL CONCESIONARIO .....	51
3.4.11	SUBCONTRATACIONES .....	52
3.4.12	RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO EN EL CUMPLIMIENTO DE LA LEY LABORAL Y PREVISIONAL .....	52
3.4.13	ALTERACIÓN EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO .....	53
3.5	CONDICIONES ECONÓMICAS DE LA CONCESIÓN .....	53
3.5.1	DE LAS FLOTAS .....	53
3.5.2	DE LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO .....	54

3.5.2.1	DE LOS INGRESOS POR LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE.....	54
3.5.2.2	FECHAS DE PAGO EN ETAPA DE RÉGIMEN.....	58
3.5.2.3	DEL PAGO POR PASAJERO TRANSPORTADO.....	59
3.5.2.4	AJUSTE INICIAL.....	59
3.5.2.5	AJUSTE EN OPERACIÓN.....	60
3.5.2.6	VECTOR DE INDEXACIÓN TARIFARIO.....	64
3.5.2.7	INGRESOS DERIVADOS DE ACTIVIDADES CONEXAS.....	67
3.5.3	DE LA DEMANDA REFERENCIAL DE PASAJEROS.....	68
3.5.4	DE LA MODIFICACIÓN DE LA DEMANDA REFERENCIAL DE PASAJEROS.....	68
3.5.5	DEL CÁLCULO DEL VALOR ACTUALIZADO DE LOS INGRESOS.....	68
3.5.5.1	EXTENSIÓN DE PLAZO DE CONCESIÓN POR NO PAGO DEL TOTAL DEL VALOR ACTUALIZADO DE LOS INGRESOS ESPERADOS.....	71
3.5.6	DE LOS INCENTIVOS POR CALIDAD DEL SERVICIO.....	71
3.5.6.1	DEL ÍNDICE DE GRADO DE SATISFACCIÓN DE USUARIOS (IGS).....	71
3.5.6.2	DEL ÍNDICE DE CALIDAD DE SERVICIO.....	72
3.5.6.3	DEL ÍNDICE DE REGULARIDAD DEL SERVICIO.....	72
3.5.6.4	DEL ÍNDICE DE EVASIÓN.....	74
3.5.6.5	DE LAS BONIFICACIONES.....	75
3.5.7	AJUSTE A LOS SERVICIOS LICITADOS POR INCORPORACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVOS ALTERNATIVOS.....	77
3.6	DE LA FISCALIZACIÓN DE LOS CONTRATOS.....	79
3.6.1	DE LAS SANCIONES.....	80
3.6.1.1	DE LAS MULTAS CONTRACTUALES.....	80
3.6.1.2	CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN.....	86
3.6.2	DEL PROCEDIMIENTO DE APLICACIÓN DE SANCIONES.....	89
3.6.3	RECURSOS.....	90
3.6.4	LIBRO DE EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES.....	91
3.6.5	SISTEMA DE RECLAMOS Y SUGERENCIAS DE LOS USUARIOS.....	91
3.6.6	DE LAS OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DE INFORMAR AL MINISTERIO.....	91
3.6.7	DEL COMITÉ TÉCNICO OPERATIVO.....	93
3.7	DE LAS DISCREPANCIAS DURANTE LA VIGENCIA DEL CONTRATO.....	95
3.8	VALOR DE LAS BASES.....	95

4.	BASES TÉCNICAS.....	95
4.1	DE LOS BUSES .....	95
4.1.1	REQUISITOS GENERALES .....	95
4.1.2	CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE BUSES CON ESTÁNDAR TRANSANTIAGO.....	95
4.1.2.1	DE LAS CAPACIDADES .....	96
4.1.2.2	EMISIONES .....	96
4.1.2.3	RELACIÓN PESO – POTENCIA .....	96
4.1.2.4	NIVELES DE RUIDO .....	96
4.1.2.5	MODIFICACIONES A LA CARROCERÍA.....	96
4.1.2.6	REQUERIMIENTOS ADICIONALES PARA USUARIOS CON MOVILIDAD REDUCIDA.....	97
4.1.2.7	MARCADO AL INTERIOR DEL BUS.....	97
4.1.2.8	PRESENTACIÓN EXTERIOR Y PUBLICIDAD .....	97
4.1.2.9	DE LA PRESENTACIÓN INTERIOR DEL BUS .....	98
4.1.2.10	MEDIO DE ACCESO Y SISTEMAS DE CONTROL DE ACCESO.....	98
4.1.2.11	VIDA ÚTIL.....	99
4.1.2.12	REEMPLAZO DE FLOTA.....	99
4.1.2.13	MANTENIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS .....	100
4.1.2.14	CUMPLIMIENTO DE HITOS DESPUÉS DE LA ADJUDICACIÓN.....	100
4.1.3	CARACTERÍSTICAS DE BUSES SIN ESTÁNDAR TRANSANTIAGO .....	102
4.1.3.1	DE LAS CAPACIDADES.....	102
4.1.3.2	EMISIONES .....	102
4.1.3.3	RELACIÓN PESO – POTENCIA .....	103
4.1.3.4	NIVELES DE RUIDO .....	103
4.1.3.5	MODIFICACIONES A LA CARROCERÍA.....	103
4.1.3.6	REQUERIMIENTOS ADICIONALES PARA USUARIOS CON MOVILIDAD REDUCIDA....	103
4.1.3.7	MARCADO AL INTERIOR DEL BUS .....	103
4.1.3.8	ANTIGÜEDAD Y VIDA ÚTIL .....	103
4.1.3.9	REEMPLAZO DE FLOTA.....	104
4.1.3.10	PRESENTACIÓN EXTERIOR Y PUBLICIDAD .....	105
4.1.3.11	DE LA PRESENTACIÓN INTERIOR DEL BUS .....	105
4.1.3.12	MEDIO DE ACCESO Y SISTEMAS DE CONTROL DE ACCESO.....	105

4.1.3.13	MANTENIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS .....	106
4.1.3.14	CUMPLIMIENTO DE HITOS DESPUÉS DE LA ADJUDICACIÓN .....	106
4.2	SOBRE LOS SERVICIOS .....	106
4.2.1	TRAZADO .....	107
4.2.2	SOBRE LAS FLOTAS .....	108
4.2.3	DE LA RENOVACIÓN DE LA FLOTA .....	109
4.2.4	DE LOS PROGRAMAS DE OPERACIÓN .....	110
4.2.4.1	OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS EN LA ETAPA DE IMPLEMENTACIÓN .....	111
4.2.4.2	OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS EN LA ETAPA DE RÉGIMEN .....	112
4.2.4.3	DE LAS MODIFICACIONES A LOS PROGRAMAS DE OPERACIÓN VIGENTES .....	113
4.3	DEL PERSONAL A BORDO DE LOS BUSES .....	115
4.3.1	DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN .....	115
4.3.1.1	CONTRATOS .....	115
4.3.1.2	CAPACITACIÓN .....	115
4.3.2	DEL PERSONAL DE APOYO .....	115
4.3.3	SEGUROS .....	115
4.3.4	EQUIPAMIENTO DEL PERSONAL .....	116
4.4	DEL EQUIPAMIENTO TECNOLÓGICO PARA LA GESTIÓN DE FLOTA .....	116
4.5	DE LOS TERMINALES .....	117
4.6	PARADAS .....	118
5.	BASES ECONÓMICAS .....	119
5.1	FACTORES DE LICITACIÓN .....	119
5.1.1	PAGO POR PASAJERO TRANSPORTADO (PPT) .....	119
5.1.2	APORTE A LA RESERVA TÉCNICA OPERATIVA .....	119
5.2	OFERTA ECONÓMICA .....	120
5.3	CÁLCULO DEL PUNTAJE DE LA OFERTA ECONÓMICA .....	121
5.4	SELECCIÓN DE LA OFERTA GANADORA .....	121

## 1. DEFINICIONES BÁSICAS

- 1.1. **Adjudicatario:** Es el proponente que, luego de finalizado el proceso de calificación de las propuestas presentadas para una determinada Unidad de Negocio, definido en las presentes Bases de Licitación, ha resultado seleccionado para los efectos de suscribir un contrato de concesión de uso de vías.
- 1.2. **Administrador Financiero Transantiago:** Persona Jurídica (denominada indistintamente “Administrador Financiero”, “Administrador Financiero Transantiago” o “AFT”) encargada de la emisión, comercialización y provisión del Medio de Acceso al sistema y la implementación de una red de carga de éste, además del equipamiento asociado, así como la administración de los recursos necesarios para el pago de la prestación de los servicios de transporte y de efectuar la distribución de éstos entre los diversos integrantes del sistema, y que será licitada por el Ministerio.
- 1.3. **Año Calendario:** Período de doce meses que se inicia el día 1° de Enero y termina el día 31 de Diciembre.
- 1.4. **Área Regulada:** Es el conjunto de vías, presentes y/o futuras, ubicadas al interior de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, de las Provincias de Cordillera y Maipo, respectivamente, y que corresponde al radio urbano de la ciudad de Santiago, establecido en la Resolución N° 106, de 1995, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, en adelante Gran Santiago.
- 1.5. **Bus Estándar Transantiago:** Bus que cumple con las exigencias establecidas en el artículo 7 del Decreto Supremo N° 122, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y sus modificaciones y las demás exigencias establecidas en las presentes Bases de Licitación.
- 1.6. **Buses EURO I o EPA 91:** Buses de locomoción colectiva que estén equipados con motores que cumplan los límites máximos de emisión de contaminantes, exigidos en el Decreto Supremo N° 82/1993 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones, para los buses inscritos en el Registro de Servicios de Transporte de Pasajeros de Santiago a contar del 1 de septiembre de 1993.

- 1.7. **Buses EURO II o EPA 94:** Buses de locomoción colectiva que estén equipados con motores que cumplan los límites máximos de emisión de contaminantes, exigidos en el Decreto Supremo N° 82/1993 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones, para los buses inscritos en el Registro de Servicios de Transporte de Pasajeros de Santiago a contar del 1 de septiembre de 1996.
- 1.8. **Buses EURO III o EPA 98:** Buses de locomoción colectiva que estén equipados con motores que cumplen los límites máximos de emisión de contaminantes establecidos en el Decreto Supremo N° 130/2001, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- 1.9. **Buses EURO IV:** Buses de locomoción colectiva que estén equipados con motores que cumplen los límites máximos de emisión de contaminantes previstos para el año 2005 por la Directiva 88/77 EEC del Parlamento Europeo modificada por la Directiva 2001/27/EC.
- 1.10. **Bus Tipo L:** Corresponde al bus liviano a que hace referencia el artículo 2 del Decreto Supremo N° 122, de 1991 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones.
- 1.11. **Bus Tipo M:** Corresponde al bus mediano a que hace referencia el artículo 2 del Decreto Supremo N° 122, de 1991 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones.
- 1.12. **Bus Tipo P:** Corresponde al bus pesado a que hace referencia el artículo 2 del Decreto Supremo N° 122, de 1991 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones.
- 1.13. **Centro de Información y Gestión (CIG):** Entidad tecnológica encargada del procesamiento y distribución de la información del sistema de transporte público de pasajeros. Dicho Centro será licitado por el Ministerio.
- 1.14. **Centro de Operación de Flota (COF):** Corresponde a la infraestructura implementada por el Concesionario, para realizar las acciones de gestión sobre su flota.
- 1.15. **Concesionario o Sociedad Concesionaria:** Corresponde al adjudicatario que ha suscrito el respectivo contrato de concesión con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y que ha otorgado a satisfacción de éste una garantía de

cumplimiento de contrato y demás documentos que determinen las Bases de licitación, incluyendo la suscripción de los demás instrumentos jurídicos que las Bases señalen.

- 1.16. **Corredor:** Conjunto de ejes principales secuenciales habilitados para la circulación del transporte público.
- 1.17. **Demanda Real:** Corresponde a la suma de los pasajeros validados.
- 1.18. **Días:** Días corridos. En caso que un plazo de días venza un sábado, domingo o feriado, éste se entenderá prorrogado hasta las 14:00 horas del día hábil siguiente.
- 1.19. **Día Hábil:** Todos los días de lunes a viernes (ambos inclusive), excepto feriados.
- 1.20. **Estación de Intercambio Modal:** Inmueble destinado al intercambio de pasajeros entre distintos modos de transporte, tipos de servicios y/o vehículos de transporte público.
- 1.21. **Estación de Transbordo:** Conjunto de paraderos ubicados en un espacio físico determinado, que posibilitan la correcta integración entre servicios de transporte público urbano de pasajeros.
- 1.22. **Flota:** Es el conjunto de vehículos con que un Concesionario, en el marco de su respectiva concesión, presta servicios de transporte público en los recorridos o trazados definidos para cada Unidad de Negocio concesionada.
- 1.23. **Flota Adicional o de Reserva:** Corresponde a la flota que el Concesionario puede tener por sobre la Flota Base, para cuando un bus de ésta no pueda prestar los servicios contratados.
- 1.24. **Flota Base:** Corresponde a la flota necesaria para operar los servicios de cada Unidad de Negocio en Etapa de Régimen.
- 1.25. **Flota Inscrita:** Corresponde a los buses de la Flota Base más la Flota Adicional inscritos en el Registro de Servicios de Transporte de Pasajeros de Santiago, que se encuentran adscritos a la respectiva Unidad de Negocio, para la prestación de los servicios concesionados de conformidad a las presentes Bases.
- 1.26. **Flota Ofertada:** Corresponde a la cantidad y tipos de buses de la flota contenida en la oferta presentada por un proponente para cada Unidad de Negocio.

- 1.27. **Índice de Precios al Consumidor (IPC):** Será aquel determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas o el organismo que lo reemplace o suceda legalmente.
- 1.28. **INE:** Instituto Nacional de Estadísticas.
- 1.29. **Medio de Acceso:** Corresponde al sistema que permitirá acceder a los distintos tipos de servicios del Transporte Público de Santiago, en la Fase III con integración tarifaria. Consiste en una tecnología sin contacto igual o similar a la actualmente utilizada en la red de Metro, denominada Multivía.
- 1.30. **Mes:** Cada uno de los doce tramos de 28, 29, 30 ó 31 días corridos en que se encuentra dividido el año calendario.
- 1.31. **Metro:** Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A.
- 1.32. **MOP:** Ministerio de Obras Públicas.
- 1.33. **ELIMINADA**
- 1.34. **Programa o Plan de Operación:** Programa desarrollado por el Concesionario en el cual se detallan los servicios de transporte: el trazado, paradas, hora de salida, itinerarios y tipos de buses con los cuales deben prestar el servicio.
- 1.35. **Recorrido o trazado:** Es el conjunto de vías definidas para cada uno de los servicios indicados en estas Bases de Licitación, el cual forma parte integrante de las mismas.
- 1.36. **Recursos del sistema:** Es el conjunto de aquellos ingresos provenientes de la comercialización y carga del medio de acceso.
- 1.37. **ELIMINADA.**
- 1.38. **Red Troncal:** Corresponde al total de los ejes viales considerados para la operación presente y futura de servicios troncales, definida en el Anexo 10.
- 1.39. **Reserva Técnica Operativa:** Conformada por una provisión incorporada en la tarifa pagada por los usuarios, para cubrir desfases o descalces temporales entre ingresos y costos.

- 1.40. **Servicio:** Es el conjunto de buses con un trazado definido, bajo un determinado régimen de frecuencia y tarifa, cumpliendo con las condiciones que establecen estas Bases y el contrato respectivo.
- 1.41. **ELIMINADA**
- 1.42. **Sistemas de Validación:** Corresponde al conjunto de todos los validadores y los equipos y servicios necesarios para su operación e interconexión.
- 1.43. **ELIMINADA**
- 1.44. **TAG:** Dispositivo electrónico instalado al interior de los vehículos y que permite la identificación del mismo.
- 1.45. **Tarifa:** Es el valor que deben pagar los usuarios por el uso del sistema de transporte público de pasajeros.
- 1.46. **Tarjeta sin Contacto:** Es un Medio de Acceso con forma de tarjeta y formato ISO que posee un chip con capacidad de almacenar información y que se comunica con los demás sistemas de validación sin necesidad que exista contacto físico entre ellos.
- 1.47. **Terminal:** Inmueble destinado para la llegada y salida controlada de vehículos de locomoción colectiva urbana y que puede ser de distintos tipos según las funciones que cumpla, de conformidad con las normas que dicte el Ministerio.
- 1.48. **Unidad de Negocio:** Corresponde al conjunto de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, ya sean troncales o alimentadores, que será prestado por un Concesionario.
- 1.49. **Unidad de Negocio Alimentadora:** Conjunto de servicios prestados en las Áreas de Alimentación y que se definen en el Anexo N°12. Durante la Etapa de Implementación se prestarán los servicios asociados que se establecen en el Anexo 16.
- 1.50. **Unidad de Negocio Troncal:** Conjunto de servicios que serán prestados en un subconjunto de ejes o trazados determinados en la Red Troncal, la cual se define en el Anexo N° 10. Durante la etapa de implementación prestarán otros servicios asociados.

- 1.51. **Valor de la Unidad de Fomento (UF):** El valor de la Unidad de Fomento será el que fije el Banco Central de Chile en conformidad con la facultad que le confiere el N° 9 del artículo 35° de la ley N° 18.840, Ley Orgánica Constitucional del Banco Central de Chile, y que dicho organismo publica en el Diario Oficial. Si en el futuro la ley otorgara a otro organismo la facultad de fijar y/o publicar el valor de la unidad de fomento, se estará sujeto a la unidad de fomento que dicho organismo fije. En el evento que termine la Unidad de Fomento, sustitutivamente, se aplicará la variación que experimente el índice de precios al consumidor (IPC) entre el último día del segundo mes anterior al que dejare de existir la Unidad de Fomento, y el último día del segundo mes anterior a la fecha de pago, siendo la base sobre la cual se aplicará esta variación, el valor en pesos de la Unidad de Fomento del último día del mes anterior a aquél en que dejare de existir esta última.
- 1.52. **Valor de la Unidad Tributaria Mensual (UTM):** El Valor de la Unidad Tributaria Mensual será el que fije el Servicio de Impuestos Internos, de acuerdo al artículo 8° del D.L. N° 830, de 1974. Si en el futuro la ley otorgara a otro organismo la facultad de fijar y/o de publicar el valor de la UTM, se estará sujeto a la Unidad Tributaria Mensual que dicho organismo fije. En el caso que termine la UTM, sustitutivamente, se aplicará la variación de Índice de Precios al Consumidor (IPC), entre el último día del segundo mes anterior al que dejara de existir la UTM, y el último día del segundo mes anterior a la fecha de pago, siendo la base sobre la cual se aplicará esta situación el valor en pesos de la UTM del último día del mes anterior a aquél en que dejare de existir esta última.
- 1.53. **Vacancia:** Es la situación que se produce en el caso de que no se presenten postulaciones a una Unidad de Negocio o cuando un adjudicatario no firme el contrato, renuncie, o le sea caducada la concesión y/o cuando todas las ofertas han sido desestimadas.
- 1.54. **Validador:** Es un equipamiento que permite el registro de los pasajeros que accedieron a los servicios de transporte, utilizando el Medio de Acceso.
- 1.55. **Viaje:** Traslado desde un punto de origen a un punto de destino utilizando para ello diferentes tipos de servicios en un periodo de tiempo limitado.
- 1.56. **Vías Concesionadas:** Es el conjunto de vías al interior del área regulada, entregadas en concesión en virtud del D.S. MOP N° 900 de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164 de 1991.

- 1.57. **Vías Licitadas:** Es el conjunto de vías, al interior del área regulada, sobre las cuales operan los servicios de conformidad al artículo 3 de la Ley 18.696.
- 1.58. **Bucle:** Servicio que se presta sobre un subconjunto del trazado del respectivo servicio, creado con el objeto de optimizar su frecuencia y capacidad de transporte. Este puede prestarse, para el caso de los servicios troncales, sólo en la red troncal asignada a su Unidad de Negocio, y para el caso de los servicios alimentadores, al interior de su zona de alimentación.
- 1.59. **Capacidad de Transporte:** Corresponde a la cantidad máxima de pasajeros que puede transportar un bus o un conjunto de ellos, según se establece en el Decreto Supremo N° 122, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- 1.60. **Centro de Apoyo a la Explotación de Flota (CAEF):** Corresponde a la plataforma de equipos, aplicaciones de software y sistemas de comunicaciones de voz y datos, encargada de concentrar y procesar la información de la explotación de los Concesionarios, como asimismo entregar las herramientas que les permitan gestionar sus flotas.
- 1.61. **Demanda Referencial Base:** Corresponde a la demanda referencial ajustada por el error observado entre la demanda referencial y la demanda real en el período anterior.
- 1.62. **Etapas de Implementación:** Período inicial de concesión que comienza con la puesta en marcha de los servicios de transición y que culmina con el inicio de la Etapa de Régimen. Esta Etapa se caracteriza por la prestación de servicios con los recorridos que se detallan en el Anexo 16, según los Programas de Operación que se establecen conforme a estas Bases y durante la cual se introducirán gradual y progresivamente las transformaciones necesarias para el correcto funcionamiento de la Etapa de Régimen. Esta Etapa de Implementación se subdivide en Fases I y II.
- 1.63. **Etapas de Régimen (o Fase III):** Período de concesión que se inicia una vez terminada la Fase II de la Etapa de Implementación y se extenderá por todo el resto de la concesión. Este período se caracteriza por la prestación de servicios operados sobre la Red Troncal y Áreas Alimentadoras propiamente tales, por el funcionamiento de una tecnología sin contacto como medio de acceso a los distintos tipos de servicios de transporte Público de Santiago y la integración tarifaria entre buses y con Metro.

- 1.64. **Evasión:** Incumplimiento de la obligación de pago de la tarifa por parte de un usuario de los servicios de transporte.
- 1.65. **Fase I:** Período de concesión comprendido entre la fecha de puesta en marcha de los servicios de transición y la fecha en que comience a operar el medio de acceso que se señala en estas Bases, en forma alternativa al uso de efectivo. Este período se encuentra delimitado por 3 sub fases, al interior de los cuales se registran hitos relacionados con el ingreso al sistema de buses con estándar Transantiago.
- 1.66. **Fase II:** Período de concesión comprendido entre el comienzo de la operación del medio de acceso sin contacto que se señala en estas Bases, en forma alternativa al uso de efectivo, y la fecha de puesta en marcha de la Etapa de Régimen.
- 1.67. **Pasajero Transportado Validado:** Corresponde a aquel pasajero que registró su etapa de viaje en un validador.
- 1.68. **Servicios de Transición:** Corresponden a aquellos servicios que se prestarán durante la Etapa de Implementación.
- 1.69. **Sistema de Apoyo a la Explotación de Flota:** Es el sistema encargado de capturar, procesar y concentrar la información operacional proveniente de los buses que componen las diferentes flotas de los Concesionarios. Dicha información queda disponible para que éstos puedan realizar la gestión operacional sobre sus flotas.
- 1.70. **Oferta de Plazas:** Corresponde a la sumatoria de la capacidad de transporte de los distintos buses que componen la Flota.
- 1.71. **Servicios de Transporte Público Masivo:** Se entenderá por tal aquellos servicios de transporte Público prestados por modos distintos a buses.
- 1.72. **Kilómetros Comerciales:** Corresponden a aquellos kilómetros efectivamente recorridos en el marco de un Programa de Operación.
- 1.73. **Ingresos Esperados:** Corresponde a la multiplicación de la Demanda Referencial por el Pago por Pasajero Transportado.

## **2. GENERALIDADES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE SANTIAGO**

### **2.1 MARCO LEGAL**

El Estado en su rol de administrador de los bienes nacionales de uso público, tiene la facultad de entregar en concesión por períodos determinados la utilización o explotación económica de dichos bienes a los operadores de transporte.

La presente licitación se ha convocado en el marco de lo establecido en la Ley N° 18.696 (modificada en su artículo 3° por la Ley N° 19.011), en que se faculta expresamente al Ministerio para ejercer dicha atribución, a través del procedimiento de licitación pública en los casos que allí se indican y, de conformidad además con lo señalado, entre otros cuerpos legales, en el DFL N° 1/19.653, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional sobre Bases Generales de la Administración del Estado, DL N° 557, de 1974, la Ley N° 18.059, la Ley N° 18.290, el DFL N° 343, de 1953 y el DFL N° 279, de 1960.

### **2.2 DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE SANTIAGO**

El Programa de Modernización de Transporte Público de Santiago, que forma parte del Plan de Transporte Urbano de Santiago, tiene por objeto promover el uso del transporte público, facilitando su uso y mejorando el nivel de servicio, además de reducir la contaminación y la congestión. Con ello se espera mantener -e idealmente aumentar- los actuales niveles de demanda de transporte público, a fin de revertir la actual tendencia de reducción de la participación del mismo en el total de viajes en la ciudad de Santiago, lo cual tiene como condición fundamental el establecimiento de un marco regulatorio que permita al mercado de transporte público un desarrollo sustentable, tanto desde el punto de vista de operadores y usuarios, como desde la perspectiva urbana, social y ambiental.

Más específicamente, el programa incluye un conjunto de tareas que van desde el rediseño físico y operacional del sistema de transporte público, hasta el mejoramiento de los sistemas de información a los usuarios, incluyendo también la modernización tecnológica de los servicios, la diversificación de la oferta, la integración física, operacional y tarifaria de los distintos modos, que supone un medio único de acceso al sistema, la infraestructura especializada para el transporte público, los incentivos para la empresarización del sector y la profesionalización de personal de conducción.

En la ejecución de este Programa, la red de Metro cumple un papel fundamental. En efecto, dadas las ventajas comparativas que importa el constituir un servicio de transporte de

pasajeros moderno, no contaminante, seguro y expedito, se ha definido a esta red como estructurante y articuladora del sistema de transporte público de pasajeros.

Asimismo, el programa comprende el diseño de servicios de transporte público de superficie, los que serán prestados por operadores privados. Para estos efectos se clasifican los servicios de transporte público de superficie en dos subsistemas complementarios; uno basado en servicios que operan sobre un conjunto de vías denominadas para estos efectos como red troncal y otro, constituido por una red de servicios locales-alimentadores, que operan en vías ubicadas al interior de áreas de la ciudad.

En base a la agrupación de servicios troncales y a la agrupación de servicios locales-alimentadores, se forman las Unidades de Negocio a licitar. Por medio de las presentes Bases se licitarán 5 Unidades de Negocio Troncal (Volumen 1) y 10 Unidades de Negocio Alimentadores (Volumen 2).

## **2.3 DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS VÍAS LICITADAS**

- **Unidades de Negocio Troncales**

Corresponden a recorridos que operan sobre la red troncal, la cual considera el conjunto de los ejes principales por los que actualmente circula el transporte público en la ciudad de Santiago.

- **Unidades de Negocio Alimentadores**

Corresponden a recorridos que operan en las vías ubicadas al interior de áreas geográficas acotadas.

## **2.4 DE LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS**

El sistema de transporte público diseñado para la ciudad de Santiago, comprende como condición necesaria para su funcionamiento, el desarrollo de las actividades de emisión, comercialización y provisión de la red de recarga del medio de acceso que servirá como medio de acceso al sistema, además de los equipamientos necesarios para la validación y registro de los viajes y/o sus etapas, así como la administración de los recursos necesarios para el pago de la prestación de los servicios de transporte y de efectuar la distribución de éstos entre los diversos integrantes del sistema.

Adicionalmente, la gestión operativa del sistema de transporte requiere de una entidad tecnológica encargada de la captura, procesamiento y distribución de la información generada en los servicios de transporte.

## **2.5 DE LA INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL SISTEMA**

A fin de contar con una adecuada infraestructura para la implementación del Plan de Transporte Urbano, se han diseñado Estaciones de Intercambio Modal, que corresponden a unidades diseñadas como rótulas del sistema de transporte, permitiendo los trasbordos entre diferentes modos de transportes, tales como el Metro y los sistemas de buses, en forma expedita. Este tipo de estaciones se desarrollan fuera de la vía pública. Asimismo, se prevé la existencia de Estaciones de Transbordo, que son unidades de infraestructura de menor tamaño que facilitan la integración en aquellos puntos en los cuales se realice gran cantidad de trasbordos, y que se distinguen de las primeras en cuanto a que, principalmente, se desarrollarán en el espacio público.

También se contempla la existencia de Corredores Segregados, que corresponden a infraestructura para uso exclusivo del transporte público, con el objeto de reducir los efectos de la congestión sobre la operación de los servicios de transporte, además de la existencia de conexiones viales estratégicas. Ambas medidas corresponden a soluciones que posibilitarán la implementación de los nuevos recorridos de los servicios de transporte público de pasajeros.

## **2.6 DEL FINANCIAMIENTO DEL SISTEMA**

La prestación de los servicios de transporte y sus servicios complementarios, así como la operación y construcción de la infraestructura concesionada asociada al funcionamiento del sistema de transporte público del Gran Santiago, serán financiados mediante una combinación de recursos provenientes de los usuarios del sistema y eventuales aportes de los Concesionarios y del Estado.

El aporte de los usuarios estará constituido por las tarifas que paguen por el acceso al sistema. El Ministerio será el encargado de fijar su valor y la forma en la que se reajustarán, de acuerdo al procedimiento establecido en el Anexo 9 de las presentes Bases, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 3.5.2.1.1 de las presentes Bases.

En el caso de la infraestructura utilizada por los servicios de transporte público y desarrollada a través del sistema de concesiones, los Concesionarios deberán pagar las tarifas que se establezcan en los respectivos contratos de concesión de obra pública, sin perjuicio de los reembolsos que procedan conforme a las presentes Bases.

La inversión de los Concesionarios estará constituida por los recursos que destinen a la compra de las flotas y de los demás activos requeridos por el Ministerio para la ejecución de la Concesión, así como los eventuales aportes en efectivo realizados a la reserva técnica.

Finalmente, se contempla que el sistema de transporte público del Gran Santiago pueda financiarse con recursos provenientes de la comercialización a nivel internacional de reducciones de emisiones de carbono, que se generen producto del cambio físico y operacional, así como de la integración tarifaria, a partir de la puesta en marcha de los servicios en la Etapa de Régimen, conforme a los mecanismos previstos por el Protocolo de Kyoto.

## **2.7 DE LAS ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA**

Debido al elevado nivel de complejidad de las transformaciones asociadas a la implementación de este Plan de Transporte Urbano, se introducirán cambios en los servicios de transporte de manera gradual y progresiva, con el objeto de permitir una más fácil adaptación de los habitantes de la ciudad.

En razón de lo anterior, se contempla desarrollar el Plan en dos Etapas; una primera etapa, denominada Etapa de Implementación, cuya duración será de un año, durante la cual existirán Servicios de Transición, los cuales serán operados por los Concesionarios resultantes del presente proceso de licitación, bajo un esquema de recorridos similar al existente en la actualidad. A su vez, la Etapa de Implementación se subdividirá en dos Fases, Fase I y Fase II.

La Fase I, comprendida entre el 27 de agosto de 2005 al 26 de mayo de 2006, se caracteriza por la incorporación de buses nuevos al sistema de transporte y por la empresarización de la industria. Durante esta Etapa, los usuarios pagarán la tarifa directamente a los Concesionarios, de conformidad con las reglas establecidas en las presentes Bases de Licitación.

A su vez, como una manera de diferenciar la incorporación de buses nuevos en el sistema de transporte, los cuales reemplazarán a parte de los actuales, y la entrada en operación de nuevas líneas de Metro, la Fase I, se subdivide en 3 sub fases, que se señalan a continuación:

- Fase 1A: 27 de agosto de 2005 al 15 de noviembre de 2005 (2 meses y medio).
- Fase 1B: 16 de noviembre de 2005 al 15 de febrero de 2006 (3 meses).

- Fase 1C: 16 de febrero de 2006 al 26 de mayo de 2006 (3 meses y medio).

La Fase II, comprendida entre el 27 de mayo al 25 de agosto de 2006, se caracteriza por la puesta en marcha del Medio de Acceso, consistente en una tecnología sin contacto, alternativo al actual realizado con monedas. Esto se implementará sólo en aquellos buses que prestarán servicios en la Etapa de Régimen.

La segunda etapa, denominada Etapa de Régimen o Fase III, tendrá lugar una vez terminada la Etapa de Implementación, es decir a partir del 26 de agosto 2006 y se extenderá por todo el resto de la concesión. Este período se caracteriza por la prestación de servicios operados sobre la Red Troncal y Áreas Alimentadoras propiamente tales, el funcionamiento de una tecnología sin contacto como principal Medio de Acceso a los distintos tipos de servicios de transporte Público de Santiago y la integración tarifaria entre buses y con Metro, todo ello conforme a lo establecido en las presentes Bases de Licitación.

## **2.8 DE LA POLÍTICA GENERAL DE TRANSPORTES DE SANTIAGO EN MATERIA DE FISCALIZACIÓN**

Como parte de este proceso de modernización del sistema de transporte público de Santiago y de manera complementaria con la presente licitación, el Ministerio está desarrollando una labor de regulación, fiscalización y control de los distintos servicios de transporte que operan en la ciudad, con el objeto de generar condiciones adecuadas para la correcta operación del sistema en su integridad.

Es por lo anterior, que durante toda la vigencia de las concesiones resultantes del presente proceso de licitación, el Ministerio continuará desarrollando y profundizando la labor de fiscalización y control de los distintos servicios de transporte que operan en la ciudad, especialmente el transporte informal, dando así cumplimiento a las funciones que le corresponden a esta Secretaría de Estado, de conformidad con la legislación vigente.

## **2.9 GARANTÍAS PROPIAS DEL SISTEMA**

Con el objeto de garantizar que los Concesionarios recibirán los Ingresos Esperados, el sistema cuenta con las siguientes garantías propias:

1. El procedimiento para fijar la tarifa a público permite equilibrar en todo momento los ingresos y costos del sistema, a través de:
  - a. Un mecanismo de ajuste mensual de ingresos, mediante el cual se ajusta el valor del Pago por Pasajero Transportado a las variaciones de la demanda, de acuerdo con lo señalado en el artículo 3.5.2.5.1 de las presentes Bases.

- b. Un mecanismo de reajuste mensual de la tarifa a público, para compensar eventuales descalces entre ingresos y costos del sistema, conforme a lo señalado en el Anexo 9 de las presentes Bases.
2. Se establecen Ingresos Mínimos Preferentes, de acuerdo con lo señalado en el artículo 3.5.2.1.2 de las presentes Bases, distinguiendo y favoreciendo aquellas Unidades de Negocio que cuenten con flotas nuevas, y que, en consecuencia, requieran hacer frente a un mayor costo financiero asociado a un nivel de inversión superior.
3. Se contempla un mecanismo opcional de extensión del plazo de concesión, conforme a lo dispuesto en los artículos 3.4.4 y siguientes de las presentes Bases.
4. Los incrementos mensuales tarifarios están limitados a \$20, de acuerdo con lo señalado en el Anexo 9 de las presentes Bases.

Adicionalmente, en caso de alcanzarse un valor de \$360 en la tarifa a público para un servicio alimentador, el Estado se compromete a presentar un proyecto de ley para racionalizar el uso del automóvil en la ciudad de Santiago. El Estado podrá presentar el referido proyecto de ley, u otros con el mismo fin, aunque las tarifas no alcancen el valor indicado, en atención a los beneficios y fundamentos propios de estas iniciativas. El valor de referencia señalado se reajustará entre el 31 de diciembre de 2004 y la fecha de comparación efectiva, por la variación del Índice de Sueldos y Salarios de la Región Metropolitana calculado por el INE.

Si aún así, los Concesionarios no pudieren recibir los Ingresos Esperados, el Ministerio se compromete a hacer los mejores esfuerzos para preservar el equilibrio económico del sistema. Entre otras medidas, contribuirá a ello mediante el desarrollo de actividades de apoyo y fomento a esta industria, tales como:

1. Establecimiento de medidas de gestión de tránsito que favorezcan el uso del transporte público, tales como vías exclusivas para el transporte público, ya sea mediante el mecanismo de vías reversibles en horas punta, así como la eliminación de estacionamientos en vías usadas por transporte público.
2. Mejoramiento de la infraestructura para el transporte público, tales como corredores segregados y paraderos especiales, entre otros.
3. Desarrollo de planes y programas destinados a fomentar el inicio de actividades públicas y privadas en jornadas u horarios diferidos, de manera de distribuir de forma más homogénea la demanda sobre el transporte público, con el consiguiente ahorro en costos operacionales para los Concesionarios.

En el caso de que las medidas anteriores u otras que tome el Ministerio puedan implicar eventuales aportes del Estado, ello quedará condicionado a que se materialicen en conformidad a la Ley de Presupuesto del año correspondiente, lo que implica que dichos aportes deberán ser consultados e incorporados previamente en el proyecto de Ley de Presupuesto del año respectivo, con la debida y previa autorización dada por las autoridades correspondientes, para posteriormente ser aprobados en el proyecto de Ley Presupuesto en el Parlamento.

### **3. BASES ADMINISTRATIVAS**

#### **3.1 CONDICIONES GENERALES**

Los interesados en prestar los servicios concesionados a que se refieren las presentes Bases de Licitación, deberán presentar propuestas que cumplan con lo establecido en las mismas.

Forman parte integrante de las Bases de Licitación los siguientes documentos:

- i. Llamado a Licitación;
- ii. Volumen 1- Bases de las Unidades de Negocio Troncales;
- iii. Volumen 2- Bases de las Unidades de Negocio Alimentadoras;
- iv. Anexos;
- v. Respuestas a las Consultas, Aclaraciones y Modificaciones a las presentes Bases.

#### **3.2 SOBRE LAS PROPUESTAS**

Cada proponente podrá postular a cuantas Unidades de Negocio estime conveniente, pero podrá adjudicarse y ser Concesionario de hasta un total de 4 Unidades de Negocio, entre las cuales sólo un máximo de 2 de ellas podrán corresponder a Unidades de Negocio Troncal.

##### **3.2.1 DE LOS PROPONENTES**

Podrán participar en la Licitación a que se convoca, sociedades anónimas abiertas o sociedades anónimas cerradas que se sometan a las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas, constituidas en Chile, cuyo objeto social sea exclusivamente la prestación de servicios de transporte en las vías licitadas de la Región Metropolitana, y las actividades conexas a que se refiere el artículo 3.5.2.7.

No podrán formar parte en las Sociedades Anónimas a que se refiere el presente artículo, socios de aquellas sociedades que presten los servicios complementarios de Administración Financiera y del Centro de Información y Gestión.

En caso que un socio de una Sociedad Concesionaria tenga participación directa en otras Sociedades Concesionarias, dichas sociedades sólo podrán adjudicarse un número de Unidades de Negocio tal que la suma de las Flotas Ofertadas de la totalidad de las sociedades en la cuales tiene participación no exceda el 50% de la Flota Ofertada para la totalidad de las Unidades de Negocio.

Las restricciones señaladas en los incisos anteriores del presente artículo serán igualmente aplicables a las Sociedades Concesionarias durante todo el período de concesión de la presente licitación.

Las sociedades proponentes deberán tener una duración mínima, contada desde la fecha de postulación, igual al plazo máximo establecido para la concesión de la Unidad de Negocio a la que se presente oferta, más dos años. Si una sociedad desea postular a más de una Unidad de Negocio, el plazo mínimo de duración de dicha sociedad, contada desde la fecha de postulación, deberá ser igual al máximo plazo de la concesión de la Unidad de Negocio de mayor duración entre aquéllas a las que postule, más dos años.

Las sociedades proponentes deberán contar con un capital mínimo suscrito igual o superior al mayor exigido para las Unidades de Negocio en las combinaciones que el proponente esté dispuesto a operar en caso de resultar adjudicatario, de acuerdo a lo que éste exprese en el Documento N° 11, contenido en el Anexo 2, a que se refiere el artículo 3.2.3.6 de las presentes Bases de Licitación, y conforme a los valores ahí indicados. No obstante lo anterior, deberá pagarse, como mínimo, el capital equivalente al exigido para las Unidades de Negocio que el proponente se hubiere adjudicado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.4.1 de las presentes Bases, lo cual deberá acreditarse previo a la suscripción de el o los contratos de concesión respectivos.

Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario deberá cumplir con las exigencias mínimas de propiedad de la flota que se establecen en el artículo 3.5.1 de las presentes Bases de Licitación.

En el caso de las Unidades de Negocio Troncal, el capital mínimo suscrito para cada una de ellas es el que más adelante se detalla,

Capital mínimo suscrito:

Unidad de Negocio Troncal 1, 3 y 5 : 90.000 UF.

Unidades de Negocio Troncales 2 y 4 : 500.000 UF

Sin perjuicio de lo anterior, en caso de que un proponente postule a cualquiera de las Unidades de Negocio 1, 3 y 5, con una flota compuesta únicamente por buses con estándar Transantiago, el capital mínimo suscrito deberá ser de 500.000 UF por cada una de ellas.

### **3.2.2 CONSULTAS, ACLARACIONES Y MODIFICACIONES A LAS BASES DE LICITACIÓN**

Los adquirentes de Bases de Licitación podrán hacer consultas sobre éstas, dirigiéndolas por escrito al Subsecretario de Transportes y en copia magnética u óptica, e ingresándolas en la Oficina de Partes de la Subsecretaría de Transportes (Amunátegui N° 139, Santiago de Chile), de lunes a viernes de 09:00 a 14:00 horas, hasta 39 días antes de la fecha de apertura de la Oferta Técnica. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio, a través de resolución fundada totalmente tramitada, podrá ampliar dicho plazo hasta por 15 días adicionales.

Tanto las respuestas a las consultas formuladas por los adquirentes de Bases, como las aclaraciones que el Ministerio estime necesario hacer a las presentes Bases de Licitación, serán aprobadas por resolución del Ministerio, las que serán puestas a disposición de todos los adquirentes de Bases de Licitación en medios ópticos o magnéticos, en el mismo lugar y horario indicado en el inciso anterior, con una antelación mínima de 10 días a la Recepción y Apertura de las Ofertas Técnicas, prevista en el artículo 3.2.4.1 de las presentes Bases.

Del mismo modo, el Ministerio podrá realizar modificaciones a las Bases de Licitación, las que serán aprobadas por resolución del Ministerio y puestas a disposición de los adquirentes de Bases en un plazo no inferior a 10 días antes de la Recepción y Apertura de las Ofertas Técnicas, prevista en el artículo 3.2.4.1 de las presentes Bases.

Las resoluciones referidas anteriormente deberán encontrarse totalmente tramitadas.

### **3.2.3 DE LAS OFERTAS**

#### **3.2.3.1 COSTO DE PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DE LA OFERTA**

Serán de cargo del proponente todos los costos directos e indirectos asociados a la preparación y presentación de su Oferta, no siendo el Ministerio, en ningún caso responsable de ellos.

### **3.2.3.2 IDIOMA DE LA OFERTA**

Las Ofertas y todos los anexos entregados por los Proponentes deberán estar escritos en idioma español, a excepción de los catálogos de equipos, los cuales podrán ser presentados en idioma inglés.

### **3.2.3.3 MONEDA DE LA OFERTA**

Los valores monetarios señalados en los documentos que forman parte de las Ofertas Técnica y Económica, se expresarán en las unidades monetarias que se indican en el artículo 5.1 de las presentes Bases de Licitación.

### **3.2.3.4 ENTREGA DE OFERTAS**

Cada Oferta deberá ser entregada en un sobre o paquete cerrado, denominado genéricamente **“LICITACIÓN PÚBLICA DE USO DE VÍAS DE LA CIUDAD DE SANTIAGO PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS URBANOS DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS, LICITACIÓN TRANSANTIAGO 2003”**, en cuyo interior se contendrán, separadamente, un sobre o paquete contenedor de la Oferta Técnica y otro sobre correspondiente a la Oferta Económica. Los sobres serán únicos, independientemente del número de Unidades de Negocio postuladas. Cada sobre deberá individualizar, claramente en su anverso el nombre y dirección de la sociedad proponente y deberá llevar además la firma de su representante legal.

Cada Oferta deberá dirigirse al:

**SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES**  
**MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**

AMUNÁTEGUI N° 139,  
SANTIAGO DE CHILE

La o las Ofertas Técnicas y la Oferta Económica deberán presentarse en un (1) original y cuatro (4) copias, lo cual deberá señalarse en el anverso de cada una de ellas.

### **3.2.3.5 DOCUMENTOS QUE SE DEBEN INCLUIR EN EL SOBRE O PAQUETE DENOMINADO OFERTA TÉCNICA**

Independientemente del número de Unidades de Negocio a las cuales se presente oferta, cada Oferente deberá presentar un solo sobre o paquete de Oferta Técnica, en el que

deberán incluirse los documentos que se señalan a continuación, identificados claramente mediante separadores.

Sólo se considerarán como parte de las Ofertas Técnicas aquellos documentos que se presenten sin enmiendas ni tachaduras de ningún tipo.

### **A) ANTECEDENTES GENERALES**

Documento N° 1: Antecedentes que acreditan la existencia legal de la sociedad:

- a. Copia o fotocopia autorizada de la escritura pública de constitución y Certificado de Vigencia de la sociedad emitido por el Conservador de Comercio, con fecha no superior a sesenta días anteriores a la presentación de la propuesta;
- b. Copia o fotocopia autorizada de la publicación del extracto de constitución en el Diario Oficial;
- c. Copia o fotocopia autorizada de la inscripción del extracto de constitución en el Registro de Comercio;
- d. Copia autorizada de las escrituras públicas de modificación de los estatutos de la sociedad, de la publicación en el Diario Oficial de su extracto, de su subinscripción al margen de la anotación original en el Registro del Conservador de Comercio, cuando corresponda;
- e. Informe Jurídico en el que conste como mínimo la fecha de constitución de sociedad y sus modificaciones posteriores, su objeto y capital social. Dicho informe deberá ser elaborado por un abogado;
- f. Copia o fotocopia autorizada de las escrituras públicas donde conste la personería de el o los representantes legales del Proponente, y su respectivo certificado de vigencia, el cual deberá ser emitido con una fecha no superior a 30 días previos a la presentación de las ofertas.
- g. Registro magnético actualizado a una fecha no anterior a 10 días a la fecha de presentación de ofertas, de los socios de la sociedad. La individualización de los socios, deberá contener, a lo menos, el nombre completo y el Rut o identificación fiscal, de acuerdo al Formato Archivo de Registro de Accionistas y/o Socios contenido en el Anexo 2.



Documento N° 2: Certificado que acredite encontrarse inscrito o que ha solicitado la inscripción de la Sociedad en el Registro de la Superintendencia de Valores y Seguros.

Documento N° 3: Garantía de Seriedad de la Oferta.

Los Proponentes deberán hacer entrega de una o más Boletas Bancarias, o una Póliza de Garantía de ejecución inmediata, sin liquidador, como Garantía de Seriedad de la Oferta que cumplan los requisitos establecidos en el artículo 3.2.3.7 de las presentes Bases de Licitación.

Documento N° 4: Factura original de compra de las bases, sin atender al nombre bajo el cual fue extendida dicha factura. Este documento será devuelto al representante legal del oferente en un plazo máximo de diez días contados desde la fecha de apertura de la oferta económica.

Documento N° 5: ELIMINADO

## **B) ANTECEDENTES ESPECIALES**

Documento N° 6: De las Flotas. Este documento debe ser entregado para cada Unidad de Negocio a la que postule, de acuerdo a lo establecido en los formularios incluidos en el Anexo 7. Luego, se deberán entregar tantos documentos N° 6 como Unidades de Negocio se postulen.

Documento N° 7: Del Modelo de Empresa, el cual deberá contener una propuesta de estructura organizacional, la política de personal, dentro de la que se incluirá, la política de contratación, de capacitación, de beneficios y de trato a usuarios con movilidad reducida. Todo lo anterior se especificará según los formatos que se adjuntan en el Anexo N° 17.

Documento N° 8: ELIMINADO.

Documento N° 9: ELIMINADO.

El Proponente será responsable exclusivo de la calidad técnica y veracidad de los Antecedentes presentados y de aquéllos empleados para su elaboración.

### **3.2.3.6 DOCUMENTOS QUE SE DEBEN INCLUIR EN EL SOBRE O PAQUETE DENOMINADO OFERTA ECONÓMICA**

En el sobre o paquete denominado “Oferta Económica” cada proponente deberá incluir dos sobres cerrados en cuyo interior deberán contenerse los Documentos N°s 10-A, 10-T, 11,

12, 13, 14-A y 14-T incluidos en el Anexo 2. En el anverso de cada uno de estos sobres deberá señalarse el o los documentos contenidos en su interior y el nombre del Oferente, de acuerdo a lo que se señala a continuación:

El primero de los sobres incluidos en la Oferta Económica deberá contener el Documento N° 10-T, en el que deberá indicarse, para cada una de las Unidades de Negocio Troncal a la cual presenta oferta, el valor de los respectivos factores de licitación. Este Documento deberá ser entregado no obstante que el Oferente postule sólo a Unidades de Negocio Alimentadoras, en cuyo caso el Documento deberá venir en blanco. Además, deberá incluir el Documento 14-T, en el cual el Oferente deberá señalar los valores ofertados para las variables de desempate conforme a lo establecido en los artículos 5.1.2, 5.1.3 y 5.1.4.

El segundo de los sobres deberá contener, identificados claramente mediante separadores, los siguientes documentos: a) Documento N° 10-A, en el que deberá indicarse, para cada una de las Unidades de Negocio Alimentadora a la cual presenta oferta, el valor de los factores de licitación. En caso de no presentarse ofertas para Unidades de Negocio Alimentadoras, el Documento respectivo deberá venir en blanco; b) Documento N° 11, en el que se deberá señalar las combinaciones de Unidades de Negocio que estaría dispuesto a operar el Oferente, en caso de resultar adjudicatario de ellas; c) Documento N° 13, en el cual el Oferente deberá expresar si desea disminuir el valor del ponderador (i), aumentando en igual valor el ponderador (a), del vector de indexación tarifario establecido en el artículo 3.5.2.6, debiendo señalar los valores específicos que se deberán asignar a dichos ponderadores, y; d) Documento N° 14-A, en el cual el Oferente deberá señalar el valor ofertado para la variable de desempate conforme a lo establecido en el artículo 5.1.2, del Volumen 2 de las presentes Bases.. Adicionalmente, en el caso de ofertas para las Unidades de Negocio Troncal 2 y/o 4, en este segundo sobre deberá incluirse el Documento N° 12, en el que el Oferente deberá manifestar si solicita garantía de ingresos para el primer año de concesión, de acuerdo a lo señalado en el artículo 3.5.5.

Sólo se considerarán las Ofertas Económicas que se presenten en los Formularios firmados por el o los representantes legales de la sociedad, sin enmiendas ni tachaduras de ningún tipo y no serán considerados documentos adicionales que adjunte el Proponente.

### **3.2.3.7 GARANTÍA DE SERIEDAD DE LA OFERTA**

En caso que el oferente postule a sólo una Unidad de Negocio Troncal deberá hacer entrega, ya sea de una Póliza de Garantía de ejecución inmediata, sin liquidador, cuyo monto será de 15.000 UF, o bien de una o más Boletas de Garantía Bancaria por el monto total de 15.000 UF; en caso de postular a dos o más Unidades de Negocio Troncal, deberá presentar ya sea de una Póliza de Garantía de ejecución inmediata, sin liquidador, cuyo

monto será 30.000 UF, o bien una o más Boletas de Garantía Bancaria por un monto total de 30.000 UF.

En caso que además de postular a una o más Unidades de Negocio Troncal, se esté dispuesto a prestar servicios en una o más Unidades de Negocio Alimentadora, el monto de garantía de seriedad de la oferta a presentar corresponderá al máximo valor de las garantías asociadas a las combinaciones en las cuales esté dispuesto a prestar servicios. Estos valores se encuentran señalados en el Documento N° 11 del Anexo 2.

Los referidos documentos de Garantía de Seriedad de la Oferta deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- a) La glosa de dichos documentos de garantía será: “Para garantizar la Seriedad de la Oferta en la Licitación de Vías Transantiago 2003”;
- b) Deberán ser emitidos a nombre de la Subsecretaría de Transportes;
- c) Deberán estar expresadas en Unidades de Fomento y, tratándose de Boletas Bancarias, ser pagaderas a la vista;
- d) Deberán ser tomados por el proponente o quien le represente;
- e) En caso que la Garantía de Seriedad de la Oferta esté constituida por una o más Boletas Bancarias, ésta (s) deberá (n) ser emitida (s) en Santiago de Chile, por un Banco con oficina en Santiago de Chile;
- f) Deberán tener un plazo de vigencia superior en 60 días al de validez de la oferta, establecido en el artículo 3.2.3.8 de las presentes Bases de Licitación.

Tanto el adjudicatario de una o más Unidades de Negocio, como el proponente no adjudicatario cuyas ofertas técnicas hubieren sido declaradas técnicamente aceptables, deberán mantener vigente su Garantía de Seriedad de la Oferta, hasta la suscripción del contrato de concesión de la (s) Unidad (es) de Negocio que se hubiere adjudicado o a las que hubiere postulado.

En consecuencia, y en tanto no se hubiere suscrito el contrato de concesión respectivo, en el caso previsto en el inciso segundo del artículo siguiente de las presentes Bases de Licitación, a más tardar 15 días antes del vencimiento de su Garantía de Seriedad de la Oferta, el proponente o adjudicatario, según sea el caso, deberá renovarla en las mismas condiciones antes descritas. El no cumplimiento de la renovación antes referida, constituye

un desistimiento de la oferta que el o los documentos garantizan, por lo que éste o éstos se hará (n) efectivo (s).

La Garantía de Seriedad de la Oferta será devuelta a los proponentes no adjudicatarios, cuyas propuestas hubieren sido declaradas técnicamente aceptables, dentro de los 15 días siguientes a la suscripción de los contratos de la Unidad de Negocio respectiva. Los documentos de Garantía de Seriedad de la Oferta de los proponentes cuyas ofertas no resulten técnicamente aceptables serán devueltas dentro de los 15 días siguientes a la fecha de apertura de la Oferta Económica. La Garantía de Seriedad de la Oferta del proponente adjudicatario será devuelta dentro de los 15 días siguientes, contados desde la suscripción de los contratos de concesión.

### **3.2.3.8 VALIDEZ DE LA OFERTA**

La Oferta permanecerá válida por un plazo de 150 días a contar de la fecha de la apertura de la Oferta Técnica, a que se refiere el artículo 3.2.4.1 de las presentes Bases de Licitación.

El Subsecretario de Transportes, podrá mediante Resolución, prorrogar el plazo de validez de las Ofertas, antes de su vencimiento. En caso de prórroga de la validez de las Ofertas, deberá reemplazarse la Garantía de Seriedad de la Oferta, por otra de igual monto y con las mismas características de las indicadas en el artículo 3.2.3.7 de las presentes Bases de Licitación, cuyo plazo de vigencia sea igual o superior al plazo de la prórroga, más 60 días.

### **3.2.4 APERTURA DE LAS PROPUESTAS**

#### **3.2.4.1 RECEPCIÓN DE OFERTAS Y APERTURA DE OFERTAS TÉCNICAS**

Las Ofertas serán recibidas en acto público por la Comisión de Recepción y Apertura el día 21 de diciembre de 2004, a las 12:00 horas, en el Edificio Diego Portales, ubicado en Avenida Libertador Bernardo O'Higgins N° 233, de la ciudad de Santiago. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá modificar dicho lugar y/o postergar la fecha de dicho acto, mediante resolución totalmente tramitada, la cual deberá ser notificada a todos los adquirentes de Bases mediante carta certificada, con una anticipación no inferior a 10 días a la fecha antes señalada. La eventual postergación de la fecha antes señalada en ningún caso implicará la reapertura de los plazos que ya hubieren expirado.

La Comisión de Recepción y Apertura estará formada por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones o el funcionario público que éste designe, el Subsecretario de Transportes o el funcionario público que éste designe y el Secretario Ejecutivo del Comité de Ministros para el Transporte Urbano de la ciudad de Santiago.

Para el cumplimiento de sus tareas la comisión podrá contar con la asesoría de los profesionales que ella determine.

En el acto de apertura se procederá a recepcionar las Ofertas y a abrir solamente el sobre denominado “Oferta Técnica” de cada Propuesta, a objeto de verificar si se han incluido los antecedentes señalados en el artículo 3.2.3.5.

Para este efecto, en la fecha y horario indicado en el inciso primero del presente artículo, se procederá a cerrar las puertas del salón, a continuación de lo cual los representantes legales de cada uno de los Oferentes deberá entregar a la Comisión un sobre cerrado en cuyo interior se individualice a la empresa que representa. Posteriormente, la Comisión procederá a llamar a cada uno de los Oferentes para efectos de que hagan entrega de sus respectivas Ofertas.

En la ceremonia de apertura se levantará un acta en que se dejará constancia de las empresas que presentaron las Ofertas, los antecedentes recibidos y las observaciones que formularan los Proponentes que hubieran concurrido y los miembros de la Comisión de Recepción y Apertura.

Sólo se tomarán en consideración las propuestas que hubiesen sido presentadas en la fecha y en el horario establecido por las presentes Bases.

En el acto de apertura no se admitirán pedidos de explicaciones o aclaraciones de ningún tipo.

#### **3.2.4.2 DESCALIFICACIÓN INMEDIATA DE LAS OFERTAS**

La Comisión de Recepción y Apertura descalificará inmediatamente las propuestas en el acto de apertura, cuando se incurra en alguno de los siguientes incumplimientos:

- i) La no presentación de la Póliza de Garantía o Boleta (s) Bancaria (s) como Garantía de Seriedad de la Oferta.
- ii) La no presentación de la copia o fotocopia autorizada de la escritura pública de constitución o del Certificado de Vigencia de la sociedad proponente.
- iii) La no presentación del sobre de “Oferta Económica”.

Las propuestas deberán presentarse con toda la documentación señalada en el artículo 3.2.3.5 de las presentes Bases. Sin perjuicio de lo anterior, los proponentes podrán complementar antecedentes, mediante sobre cerrado dirigido al Sr. Subsecretario de

Transportes, dentro del plazo de tres (3) días hábiles contados desde el acto de apertura de las propuestas, en horario de 09:00 a 14:00 horas, siempre que se trate del Documento N° 2, debiendo ser entregado en la Oficina de Partes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, ubicada en Amunátegui 139, 1<sup>er</sup> piso, Santiago.

### 3.2.4.3 ESTUDIO Y EVALUACIÓN DE LAS OFERTAS TÉCNICAS

Las Ofertas Técnicas serán analizadas por la Comisión de Evaluación que estará formada por tres funcionarios del Ministerio designados de la siguiente manera: un profesional designado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, uno designado por el Subsecretario de Transportes y el Secretario Ejecutivo del Comité de Ministros para el Transporte Urbano de la ciudad de Santiago, o su representante.

Para el cumplimiento de su tarea, la Comisión podrá contar con la asesoría de los profesionales que ella determine.

Para efectos de la evaluación, la Comisión determinará si los documentos señalados en el artículo 3.2.3.5, cumplen con lo dispuesto en las presentes Bases de Licitación.

Tratándose del Documento N° 6, la Comisión determinará si la flota ofertada cumple o no con los requerimientos de las presentes Bases. Las propuestas que no cumplan con dichas exigencias serán evaluadas con nota 1. En caso de propuestas que, habiendo cumplido las exigencias mencionadas, sólo consideren buses sin transmisión automática obtendrán nota 6. En caso de propuestas que, habiendo cumplido las exigencias mencionadas, consideren buses con transmisión automática, la nota será entre 6 y 7, dependiendo de la proporción de buses con transmisión automática. Para estos efectos, en caso que el sobre denominado Oferta Técnica contenga más de un Documento N° 6 cada uno de éstos se considerará como una oferta individual y se calificará separadamente.

En el caso del Documento N° 7 señalado en el artículo 3.2.3.5 de las presentes Bases de Licitación, la Comisión de Evaluación se pronunciará asignándole una nota de 1 a 7.

La Comisión de Evaluación ponderará las notas obtenidas en cada documento, considerando separadamente las distintas Unidades de Negocio a las que se hubiere presentado oferta, según lo indicado en la Tabla N° 1.

Tabla N° 1: Ponderación de los Documentos

Documento	Ponderación	Detalle Documento
a) Nota correspondiente al documento N° 6	50%	

b) Nota correspondiente al documento N° 7	50%	
Total	100%	

La nota final obtenida por los Proponentes en las distintas Unidades de Negocio por las cuales presentó oferta será calculada con un sólo decimal.

El significado de las notas será el señalado en la Tabla N° 2.

Tabla N° 2: Nota obtenida por Proponentes

Nota	7	6	5	4	3	2	1
Significado	Excelente	Muy Bueno	Bueno	Regular	Menos que Regular	Insuficiente	Inaceptable

No serán técnicamente aceptables las ofertas en caso que el documento N° 6 y/o N° 7 haya obtenido una nota promedio colocada por la Comisión de Evaluación, inferior a 5,0, salvo que el documento N° 6 hubiere obtenido una nota promedio 6,5 o superior, en cuyo caso no será descalificada si el Documento N° 7 hubiere obtenido nota promedio inferior a 5,0, pero mayor o igual a 4,5. En caso que el sobre denominado Oferta Técnica contenga más de un Documento N° 6 cada uno de éstos se considerará como una oferta individual.

De todo lo anterior deberá dejarse constancia en un Acta de Calificación que será firmada por los miembros de la Comisión de Evaluación y que se dará a conocer en el Acto de Apertura de las Ofertas Económicas.

Sólo aquellas ofertas técnicamente aceptables podrán continuar con la siguiente etapa que comprende el proceso de evaluación.

El Subsecretario de Transportes, a solicitud de la Comisión de Evaluación, podrá requerir de los proponentes, hasta 3 días hábiles antes de la apertura de la Oferta Económica, rectificaciones por errores de forma y la entrega de antecedentes complementarios, cuyo objeto sea clarificar y precisar el correcto sentido y alcance de la oferta, sólo en lo relativo a los Antecedentes Especiales señalados en la letra B) del artículo 3.2.3.5, velando siempre por el principio de transparencia del proceso y de igualdad de los Proponentes.

El Subsecretario de Transportes, a solicitud de la Comisión de Evaluación, podrá convocar a todos los oferentes de una misma Unidad de Negocio para que expongan, en igualdad de condiciones y en forma separada, los aspectos principales de su oferta para el mejor

conocimiento y comprensión de la misma por parte de esta Comisión, siempre que se trate de los Antecedentes Especiales señalados en la letra B) del artículo 3.2.3.5.

El Ministerio dejará constancia escrita tanto de las aclaraciones, rectificaciones, entrega de informes complementarios a que hace referencia el inciso duodécimo del presente artículo, así como de las citaciones a los oferentes y los aspectos tratados en las reuniones que se indican en el inciso anterior. Estas constancias se consignarán en un registro que será público.

#### **3.2.4.4 APERTURA DE OFERTAS ECONÓMICAS**

La apertura de las Ofertas Económicas presentadas para Unidades de Negocio Troncal se realizará en acto público a los 9 días siguientes al Acto de Recepción y Apertura de las Ofertas Técnicas, en el mismo lugar y horario previsto para aquél. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá, mediante resolución totalmente tramitada, ampliar este plazo hasta por un plazo máximo de 30 días adicionales, lo cual deberá ser comunicado a todos los adquirentes de Bases mediante carta certificada, con una anticipación no inferior a 3 días a la fecha antes señalada.

La Comisión de Apertura estará formada de la misma forma indicada en el artículo 3.2.4.1 de las presentes Bases de Licitación.

La Comisión dará a conocer el resultado de la evaluación de las Ofertas Técnicas presentadas para Unidades de Negocio Troncal y, acto seguido, abrirá los sobres de oferta denominados “Oferta Económica” correspondientes a dichas Ofertas Técnicas, procediendo luego a abrir el sobre que contiene el Documento N° 10-T y N° 14-T dando a conocer, finalmente, el o los factores de licitación de la o las Ofertas Técnicas declaradas técnicamente aceptables para las Unidades de Negocio Troncal.

Los Sobres de “Ofertas Económicas” de los proponentes cuyas ofertas técnicas hubieren sido declaradas no aceptables para la totalidad de las Unidades de Negocio Troncal a las que hubieren postulado, serán devueltos sin abrir, dejándose constancia de ello en el acta correspondiente.

Una vez efectuado el procedimiento anterior, la Comisión procederá a guardar el sobre que contiene los demás documentos que conforman la Oferta Económica, los que serán abiertos en la fecha contemplada para la apertura de las Ofertas Económicas para las Unidades de Negocio Alimentadoras.

Aquellos proponentes que presenten más de un sobre de “Oferta Económica”, o que el sobre presentado contenga más de un versión de los Documentos N° 10-T y N° 14-T, o que presenten enmiendas o tachaduras serán rechazados en el acto, dejándose constancia en Acta.

No se aceptará, bajo ninguna circunstancia, que los proponentes entreguen los antecedentes faltantes o canjeen o rectifiquen los rechazados.

En la ceremonia de apertura se levantará un Acta en la que se dejará constancia de las observaciones que formulen los Proponentes y miembros de la Comisión de Apertura, de los valores de los factores de licitación propuestos en las Ofertas Económicas.

### **3.2.4.5 EVALUACIÓN DE LAS OFERTAS ECONÓMICAS**

La Comisión de Evaluación de las Ofertas Económicas estará integrada de la misma forma señalada en el artículo 3.2.4.3 de las presentes Bases de Licitación.

La Comisión de Evaluación verificará si los antecedentes presentados en la Oferta Económica se ajustan a las Bases de Licitación y asignará un puntaje a las mismas, según lo establecido en el artículo 5.3 de las presentes Bases de Licitación.

La Comisión de Evaluación levantará un Acta de Calificación, que será firmada por todos los integrantes de la misma, en la que establecerá el orden de los proponentes en función del puntaje final obtenido en orden correlativo desde el que haya obtenido un mayor puntaje hasta aquél que haya obtenido el más bajo por cada Unidad de Negocio. Además, se dejará constancia de las combinaciones de Unidades de Negocio en las cuales una determinada sociedad está interesada y en condiciones de prestar servicios. Asimismo, la Comisión deberá elaborar una lista de espera por cada Unidad de Negocio con aquellos proponentes que hayan postulado a la licitación de la respectiva Unidad y no hubieren resultado adjudicados, lo cual también deberá constar en el Acta respectiva.

Dicha Acta de Calificación será entregada al Subsecretario de Transportes dentro del plazo máximo de 14 días, desde la fecha de Apertura de la Oferta Económica.

### **3.3 ADJUDICACIÓN DE LA LICITACIÓN**

Dentro de los 5 días siguientes a la recepción por parte del Subsecretario del Acta a que alude el artículo 3.2.4.5 de las presentes Bases, éste dispondrá su aprobación a través de acto administrativo totalmente tramitado, el que deberá publicarse en el Diario Oficial, dentro de los 5 días siguientes.

El Ministerio, podrá desestimar fundadamente todas las ofertas presentadas en cualquier Unidad de Negocio o en la totalidad de éstas, sin que proceda indemnización alguna para los oferentes.

### 3.4 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

#### 3.4.1 SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Dentro del plazo de 15 días siguientes, contados desde la fecha de publicación a que hace referencia el artículo anterior, las sociedades adjudicatarias de cada Unidad de Negocio y el Ministerio, suscribirán un contrato de concesión, el cual fijará los derechos y obligaciones de las partes, con estricta sujeción a lo prescrito en las presentes Bases de Licitación, el cual deberá ser aprobado por acto administrativo totalmente tramitado.

Las sociedades que concurran a suscribir el contrato de concesión, y como requisito previo, deberán acreditar haber pagado el capital equivalente al exigido para la combinación adjudicada, de acuerdo a lo señalado en el artículo 3.2.1 de las presentes Bases de Licitación, así como la inscripción de la sociedad en el Registro de la Superintendencia de Valores y Seguros. No obstante lo anterior, en el caso de las Unidades de Negocio Troncales 1, 3 y 5 con buses sin estándar Transantiago el capital mínimo a pagar deberá ser aquél que resulte de aplicar la siguiente expresión.

$$\text{Cap. Mínimo a Pagar} = 90.000 UF - \frac{a}{b} \times 24.000 UF - \frac{c}{b} \times 6.000 UF$$

donde:

- a : Número de buses de propiedad de la empresa.
- b : Número de buses totales de la Unidad de Negocio.
- c : Número de buses con caja automática.

El número de buses a que se refieren las letras precedentes, corresponderá a aquéllos señalados por el Oferente en el Documento N° 6 contenido en el Anexo 7 de las presentes Bases.

De acuerdo a lo establecido en el inciso primero del artículo 15 de la Ley N° 18.046, sobre Sociedades Anónimas, el capital podrá ser pagado en bienes. Para acreditar el pago del capital, el adjudicatario deberá presentar un informe emitido al efecto por un auditor inscrito en la Superintendencia de Valores y Seguros.

Si un adjudicatario no suscribe el contrato de concesión en el plazo señalado en el presente artículo, se hará efectivo el cobro de la garantía de seriedad de la oferta señalada en el artículo 3.2.3.7 de las presentes Bases de Licitación y se dejará sin efecto la adjudicación realizada.

Si un proponente se hubiere adjudicado más de una Unidad de Negocio, la no suscripción de cualquiera de los contratos respectivos lo inhabilitará para ser Concesionario de otra Unidad de Negocio. En consecuencia, se hará efectivo el cobro de la totalidad de la o las Boletas Bancarias o Pólizas de Garantía de Seriedad de la Oferta presentadas por el proponente.

Para el caso en que algún adjudicatario no suscriba el contrato de concesión, el Ministerio mantendrá una lista de espera general. Dicha lista de espera contendrá una nómina, por cada Unidad de Negocio, de los oferentes que a ellas hubieren postulado, cuyas ofertas hubieren sido declaradas técnicamente aceptables en el proceso de evaluación de las ofertas técnicas, en orden decreciente según haya sido el puntaje obtenido en la evaluación de sus respectivas Ofertas Económicas. Así, el Ministerio podrá ofrecer la concesión al proponente que ocupe el primer lugar de la lista de espera de la respectiva Unidad de Negocio Troncal y, si éste no la aceptare, al que ocupe el siguiente lugar, y así sucesivamente, sin necesidad de llamar a una nueva licitación.

De no ser posible adjudicar la concesión de alguna Unidad de Negocio a través de dicho mecanismo, el Ministerio podrá ofrecer la concesión de dicha Unidad a algún proponente que, no obstante haber postulado a una Unidad de Negocio distinta, esté dispuesto a cumplir con los requisitos necesarios para la prestación de servicios en la Unidad de Negocio vacante. Para estos efectos, el Ministerio dirigirá una comunicación a todos los proponentes con alguna propuesta técnicamente aceptada en el proceso de evaluación de las ofertas técnicas, otorgándoles un plazo de quince días para presentar una propuesta que cumpla con los requisitos establecidos para la Unidad de Negocio vacante. Dichas propuestas serán evaluadas técnica y económicamente utilizando los mismos criterios establecidos en las presentes Bases, procurando resolver su adjudicación definitiva, mediante acto administrativo totalmente tramitado, en un plazo no superior a 30 días, contados desde la presentación de las nuevas propuestas.

En caso de no haberse adjudicado la Unidad de Negocio Troncal vacante conforme a lo establecido en los incisos anteriores, el Ministerio podrá ofrecer la concesión de dicha Unidad de Negocio a cualquier proponente que hubiera presentado alguna propuesta técnicamente aceptada y que esté dispuesto a cumplir con los requisitos que para la prestación de servicios en ella sean necesarios.

Para los efectos previstos en los dos incisos anteriores, no serán aplicables las restricciones establecidas en el artículo 3.2 y en el inciso tercero del artículo 3.2.1 de las presentes Bases.

Si, no obstante la aplicación de las reglas precedentes, no resultare posible materializar la adjudicación de alguna Unidad de Negocio, el Ministerio podrá llamar para dicho efecto a un nuevo proceso de licitación.

### **3.4.2 VIGENCIA Y RÉGIMEN LEGAL DEL CONTRATO**

El contrato de concesión entrará en vigencia a partir de la fecha de publicación del acto administrativo que lo apruebe. Sin perjuicio de lo anterior, el plazo de la concesión y la puesta en marcha de los servicios, tanto en la Etapa de Implementación, como en la Etapa de Régimen se contarán a partir de las fechas señaladas en el artículo 3.4.3.

A los Concesionarios les son aplicables las disposiciones vigentes y las que se dicten en el futuro en relación con las condiciones y normativa dentro de la que funcionarán dichos servicios en cuanto al cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos, así como en lo relativo a condiciones de operación de los servicios de transporte remunerado de pasajeros y utilización de vías. Las alteraciones en las condiciones de operación de los servicios, dentro de los márgenes que autorizan las presentes Bases, no se considerarán como modificaciones al contrato.

Si durante la vigencia del contrato de concesión se produjeran discrepancias o incompatibilidades en cuanto a lo previsto en los diversos instrumentos que rigen la concesión, la controversia se resolverá en favor de lo contenido en aquel documento que, tratando del tema en cuestión, tenga prioridad de acuerdo al orden de precedencia que se indica a continuación:

- 1.- Los respectivos Contratos de Concesión;
- 2.- Las Bases de Licitación y sus Respuestas a las Consultas, Aclaraciones y Modificaciones;
- 3.- La Oferta presentada por el Adjudicatario de la Concesión.

#### **3.4.2.1 SUSCRIPCIÓN DE CONTRATOS NECESARIOS PARA LA INTEGRACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE**

Previo a la puesta en marcha de los servicios en la Etapa de Implementación, y como condición de operación de los servicios, las Sociedades Concesionarias deberán suscribir los contratos que resulten necesarios para el funcionamiento del Administrador Financiero

y del Centro de Información y Gestión. El primero de dichos instrumentos se adjunta a las presentes Bases como Anexo 18, en tanto que el segundo será aprobado por el Ministerio a través de acto administrativo totalmente tramitado y entregado por el Ministerio a los Concesionarios con a lo menos 90 días de anticipación al inicio de la Etapa de Implementación. Las eventuales modificaciones a dichos contratos deberán ser aprobadas por el Ministerio antes de su suscripción.

Para los efectos previstos en este artículo, el Ministerio informará a los Concesionarios, con una anticipación previa de al menos 60 días, la fecha en la que deberán concurrir a la suscripción de los referidos contratos, fijándoles un plazo no superior a 30 días para que éstos sometan a aprobación del Ministerio los proyectos definitivos de contrato, en caso de que se pretenda introducir modificaciones a los contratos entregados por el Ministerio. El Ministerio deberá pronunciarse sobre dichos proyectos en un plazo no superior a 10 días, vencido el cual formulará reparos a los mismos, si los hubiere, indicando los aspectos específicos que motivaren su rechazo y otorgando un plazo no superior a 10 días para su corrección. Si no merecieren reparos los proyectos de contrato, o habiéndolos corregidos el Concesionario a satisfacción del Ministerio, éstos serán los contratos definitivos que el Concesionario deberá suscribir. En caso de no presentarse proyectos de contrato, o que el Ministerio no aprobare en su totalidad los proyectos de contrato definitivos, el Concesionario deberá suscribir los contratos a que hace referencia el inciso primero de este artículo. En caso que el Ministerio hubiere aprobado sólo algunas de las modificaciones propuestas, el contrato a suscribir podrá contener dichas modificaciones, en la medida que guarden la debida coherencia y armonía con las demás condiciones establecidas.

El incumplimiento de las obligaciones señaladas en el presente artículo dará lugar a la caducidad de la concesión, de conformidad con lo señalado en el artículo 3.6.1.2 de las presentes Bases.

### **3.4.3 PUESTA EN MARCHA E INICIO DEL PLAZO DE LA CONCESIÓN**

El inicio del plazo de la concesión se contará a partir del día 27 de agosto de 2005, que corresponde a la fecha fijada para la puesta en marcha de los servicios de la Etapa de Implementación.

No obstante lo anterior, la fecha fijada para la puesta en marcha de los servicios de la Etapa de Régimen será el 26 de agosto de 2006.

Estas fechas sólo podrán postergarse hasta por 60 días mediante resolución fundada del Ministerio, notificada a todos los Concesionarios a través de carta certificada, con una anticipación no inferior a 30 días.

Sólo se entenderá que el Concesionario ha cumplido con las puestas en marcha de su Unidad de Negocio, cuando ello se hubiere verificado en las fechas antes señaladas, respecto de la totalidad de los servicios y de sus Capacidades de Transporte exigidas para dar inicio a las Etapas de Implementación y de Régimen, respectivamente.

El incumplimiento de cualquiera de las puestas en marcha antes señaladas dará lugar, para cada Unidad de Negocio, al cobro de las multas señaladas en el numeral 8 del artículo 3.6.1.1.

Sin perjuicio de las multas por incumplimiento de la o las puestas en marcha, el Concesionario tendrá un plazo adicional de 30 días para dar inicio a la prestación de los servicios de transporte comprometidos en el respectivo contrato de concesión. No obstante, dentro de dichos 30 días, por cada día de retraso en relación con la fecha fijada originalmente para cada puesta en marcha de los servicios de transporte, se aplicará una multa adicional, según lo señalado en el artículo 3.6.1.1 de las presentes Bases de Licitación.

Si transcurrido el plazo adicional mencionado en el inciso anterior, el Concesionario no da inicio a la prestación de cualquiera de los servicios de transporte en las condiciones previstas en las presentes Bases, se caducará la concesión y se hará efectiva la totalidad de la Garantía de Cumplimiento del Contrato señalada en el artículo 3.4.6.

El incumplimiento de cualquiera de las puestas en marcha de los servicios de transporte, será de exclusiva responsabilidad del Concesionario, sin que pueda en caso alguno, justificar su incumplimiento o retraso total o parcial, en la responsabilidad o falta de terceras personas, salvo situaciones debidamente justificadas de caso fortuito o fuerza mayor.

### **3.4.4 DURACIÓN DE LA CONCESIÓN**

#### **3.4.4.1 UNIDADES DE NEGOCIO TRONCAL 2 Y 4**

El plazo de duración de la concesión será de 156 meses, contado desde la fecha de puesta en marcha de los Servicios de Transición prevista en el artículo 3.4.3 de las presentes Bases de Licitación, más lo que resulte de la aplicación del procedimiento señalado en los artículos 3.4.5 y 3.4.5.1 de las presentes Bases.

Adicionalmente, si al término del plazo de concesión antes señalado no se verifica el cumplimiento del total del Valor Actualizado de los Ingresos Esperados, calculados de conformidad con el procedimiento que se establece el artículo 3.5.5 de las presentes Bases

de Licitación, el plazo de duración de la concesión podrá extenderse en un máximo de 24 meses a objeto que el Valor Actualizado de los Ingresos Reales sea a lo menos igual al Valor Actualizado de los Ingresos Esperados.

Para efectos de hacer efectivo este aumento de plazo, el concesionario deberá solicitarlo por escrito al Ministerio, con una antelación de a lo menos 12 meses al término del plazo de concesión vigente. El Ministerio, mediante acto administrativo totalmente tramitado, establecerá el plazo correspondiente.

En caso que la expiración de la Sociedad Concesionaria no excediera en al menos un año al vencimiento del nuevo plazo de concesión, ésta deberá acreditar haber modificado sus estatutos sociales, previo al inicio de la extensión, de tal manera que el plazo de duración de la sociedad sea superior en al menos un año al vencimiento del nuevo plazo de la concesión.

### **3.4.4.2 UNIDADES DE NEGOCIO TRONCAL 1 Y 5**

#### **3.4.4.2.1 OFERTA CON BUSES SIN ESTÁNDAR TRANSANTIAGO**

En el caso que el Concesionario presente en su oferta buses sin estándar Transantiago, el plazo de la concesión será de 48 meses, contado desde la fecha de puesta en marcha de los Servicios de Transición prevista en el artículo 3.4.3 de las presentes Bases de Licitación.

Adicionalmente, si al término del plazo de concesión antes señalado no se verifica el cumplimiento del total del Valor Actualizado de los Ingresos Esperados, calculados de conformidad con el procedimiento que se establece el artículo 3.5.5 de las presentes Bases de Licitación, el plazo de duración de la concesión podrá extenderse en un máximo de 12 meses a objeto que el Valor Actualizado de los Ingresos Reales sea a lo menos igual al Valor Actualizado de los Ingresos Esperados.

Sin embargo, si al término del mes 36 de concesión, la totalidad de la flota de la Unidad de Negocio corresponde a buses estándar Transantiago, su plazo inicial de concesión se extenderá por 108 meses más, hasta totalizar 156 meses o bien por un plazo superior a este último, de acuerdo a lo señalado en los artículos 3.4.5 y 3.4.5.2 de las presentes Bases.

Para efectos de lo indicado anteriormente, los buses estándar Transantiago deberán encontrarse inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros de Santiago, a más tardar, el mismo día en que se cumpla el mes 36 de concesión, contado desde la fecha de puesta en marcha de los Servicios de Transición en la Etapa de Implementación a que se refiere el citado artículo 3.4.3 de estas Bases.

Adicionalmente, si al término del plazo de concesión antes señalado no se verifica el cumplimiento del total del Valor Actualizado de los Ingresos Esperados, calculados de conformidad con el procedimiento que se establece el artículo 3.5.5 de las presentes Bases de Licitación, el plazo de duración de la concesión podrá extenderse en un máximo de 18 meses a objeto que el Valor Actualizado de los Ingresos Reales sea a lo menos igual al Valor Actualizado de los Ingresos Esperados.

Para hacer efectivo el aumento de plazo por no cumplimiento del total del Valor Actualizado de los Ingresos Esperados, a que se refiere este artículo, el Concesionario deberá solicitarlo por escrito al Ministerio, con una antelación de a lo menos 12 meses al término del plazo de concesión vigente. El Ministerio, mediante acto administrativo totalmente tramitado, establecerá el plazo correspondiente.

En caso que la expiración de la Sociedad Concesionaria no excediera en al menos un año al vencimiento de la o las extensiones o aumentos del plazo de concesión, ésta deberá acreditar haber modificado sus estatutos sociales, previo al inicio de la extensión o aumento de plazo, de tal manera que el plazo de duración de la sociedad sea superior en al menos un año al vencimiento del nuevo plazo de la concesión y/o que su capital pagado sea igual o superior a 500.000 UF.

#### **3.4.4.2 OFERTA CON BUSES ESTÁNDAR TRANSANTIAGO PARA LA ETAPA DE RÉGIMEN**

Si la totalidad de los buses presentados por el Concesionario en su oferta para la Etapa de Régimen corresponde a buses estándar Transantiago, se aplicarán las mismas reglas previstas en el artículo 3.4.4.1 de estas Bases.

#### **3.4.4.3 UNIDAD DE NEGOCIO TRONCAL 3**

El plazo de la concesión será de 24 meses, contado desde la fecha de puesta en marcha de los Servicios de Transición prevista en el artículo 3.4.3 de las presentes Bases de Licitación.

Adicionalmente, si al término del plazo de concesión antes señalado no se verifica el cumplimiento del total del Valor Actualizado de los Ingresos Esperados, calculados de conformidad con el procedimiento que se establece el artículo 3.5.5 de las presentes Bases de Licitación, el plazo de duración de la concesión podrá extenderse en un máximo de 6 meses a objeto que el Valor Actualizado de los Ingresos Reales sea a lo menos igual al Valor Actualizado de los Ingresos Esperados.

Para hacer efectivo el aumento de plazo por no cumplimiento del total del Valor Actualizado de los Ingresos Esperados, a que se refiere este artículo, el Concesionario deberá solicitarlo por escrito al Ministerio, con una antelación de a lo menos 3 meses al término del plazo de concesión vigente. El Ministerio, mediante acto administrativo totalmente tramitado, establecerá el plazo correspondiente.

### **3.4.5 AUMENTO DE PLAZOS DE LA CONCESIÓN POR REDUCCIÓN DE EMISIONES**

El plazo de 156 meses establecido en los artículos precedentes podrá ampliarse hasta por 72 meses más, siempre que los buses que se incorporen a su Flota durante la duración de la concesión estén asociados a tecnologías menos contaminantes, en términos de emisión ponderada de Material Particulado ( $PM_{10}$ ) y Oxido de Nitrógeno ( $NO_x$ ) respecto de una flota equivalente, en cantidad y tamaño de buses, compuesta por tecnologías Euro III o EPA 98 Diesel. En el cálculo de las emisiones antes referidas, se tomarán en cuenta aquellas que se emitan a partir de la puesta en marcha de los servicios en la Etapa de Régimen.

El máximo aumento de plazo de concesión se calculará el último día hábil del mes 144 y corresponderá al menor valor entre 72 meses y el valor, expresado en meses, para la extensión de plazo calculada de acuerdo a lo señalado en los artículos 3.4.5.1 y 3.4.5.2, denominado PE.

Para efectos de hacer efectivo este aumento de plazo, el concesionario deberá solicitarlo por escrito al Ministerio, antes de cumplirse el mes 145 de concesión, indicando el período exacto por el cual solicita el aumento de plazo. El Ministerio, mediante acto administrativo totalmente tramitado, establecerá el plazo correspondiente.

Los valores ponderados de las emisiones de  $PM_{10}$  y  $NO_x$  para las distintas tecnologías y subclases de buses, definidas en el artículo 4.1.2, están expresados en la Tabla N° 3.

**Tabla N° 3: Valor ponderado de emisiones**

Tecnología bus	Subclase		
	B2	C1	C2
Buses Euro III o EPA98 Diesel	1,00	1,12	1,15
Buses Euro III o EPA98 Diesel con filtro de partículas original de fábrica	0,72	0,81	0,84
Buses Euro IV Diesel	0,50	0,56	0,58
Buses Euro III o EPA 98 GNC	0,35	0,39	0,41
Buses Euro III o EPA 98 Híbrido (Diesel-eléctrico)	0,36	0,41	0,43
Eléctrico	0,00	0,00	0,00

En la medida que el progreso técnico permita la utilización de nuevas tecnologías, el Ministerio podrá incluirlas en la Tabla N° 3, mediante la correspondiente certificación por parte del Centro de Certificación y Control Vehicular.

### **3.4.5.1 AUMENTO DE PLAZOS EN CASO DE OFERTAS SÓLO CON BUSES CON ESTÁNDAR TRANSANTIAGO**

Si la postulación en cualquiera de las Unidades de Negocio Troncal, salvo en el caso de la Unidad de Negocio Troncal 3, fue realizada sólo con buses con estándar Transantiago, PE se calculará como sigue:

$$PE = Truncar \left\{ \left[ 1 - \frac{EPE}{EPB} \right] \times 132 \ ; \ 0 \right\}$$

donde:

**EPB** : Representa las Emisiones Ponderadas Base, calculadas a partir de los kilómetros recorridos por la flota ofertada, y hasta el último día hábil del mes 144, asumiendo que ésta cuenta sólo con buses Euro III Diesel o EPA 98 Diesel.

**EPE** : Representa las Emisiones Ponderadas, calculadas hasta el último día hábil del mes 144.

*Truncar*  $\{x ; 0\}$ : Corresponde al valor de  $x$  sin decimales y sin aproximación de estos mismos.

Los valores para  $EPB$  y  $EPE$  se estiman:

$$EPB = \sum_{T=13}^{144} EPB_T$$

$$EPB_T = \sum_{l=1}^3 EP_{lT}^{DEIII} \times KR_{lT}^{DEIII}$$

y

$$EPE = \sum_{T=13}^{144} EPE_T$$

$$EPE_T = \sum_{l=1}^3 \sum_{t=1}^6 EP_{lT}^t \times KR_{lT}^t$$

donde:

$T$  : Corresponde a los meses de concesión.

$l$  : Corresponde a las subclases definidas en el artículo 4.1.2 de las presentes Bases de Licitación.

$t$  : Corresponde a las tecnologías citadas en la Tabla N° 3 (Buses EURO III o EPA 98 Diesel, Buses EURO IV Diesel, Buses EURO III o EPA 98 Diesel con filtro de partículas, Buses EURO III o EPA 98 GNC, Buses Híbridos EURO III o EPA 98 (eléctrico–diesel) y Eléctrico).

$EPE_T$  : Representa las Emisiones Ponderadas calculadas para el mes  $T$ .

$EPB_T$  : Representa las emisiones ponderadas base para el mes  $T$ .

$KR_{lT}^t$  : Corresponde a los kilómetros recorridos por los buses, de subclase  $l$  y tecnología  $t$ , de la Unidad de Negocio en el mes  $T$ .

$KR_{IT}^{DEIII}$  : Corresponde a los kilómetros recorridos por los buses, de subclase  $l$ , *asumiendo que todos son de tecnología EURO III o EPA 98 Diesel* de la Unidad de Negocio en el mes T

$EP_{IT}^t$  : Representa el valor ponderado de las emisiones de PM<sub>10</sub> y NOx emitidas por un bus de tecnología  $t$  perteneciente a la subclase  $l$ , para el mes T.

### 3.4.5.2 AUMENTO DE PLAZOS EN CASO DE OFERTAS CON BUSES SIN ESTÁNDAR TRANSANTIAGO

Si la postulación en cualquiera de las Unidades de Negocio Troncal 1 o 5 fue realizada incluyendo buses sin estándar Transantiago y al mes  $T_0$  se verificó el reemplazo de dichos buses por otros con estándar Transantiago, PE se calculará como sigue:

$$PE = \text{truncar} \left\{ \left[ 1 - \frac{EPE}{EPB} \right] \times (132 - (T_0 - 12)) \ ; \ 0 \right\}$$

$$EPB = \sum_{T=T_0}^{144} EPB_T$$

con  $T_0 \leq 36$  meses

$$EPB_T = \sum_{l=1}^3 EP_{IT}^{DEIII} \times KR_{IT}^{DEIII}$$

$$EPE = \sum_{T=T_0}^{144} EPE_T$$

$$EPB_T = \sum_{l=1}^3 \sum_{t=1}^6 EP_{IT}^t \times KR_{IT}^t$$

donde:

$T_0$  : corresponde al mes en que se verifica que toda la Flota cumple el estándar Transantiago, ( $T_0$  debe ser menor o igual a 36 meses).

### **3.4.6 GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO**

Al momento de suscribir el contrato de concesión respectivo, y como requisito previo, el adjudicatario deberá hacer entrega al Ministerio de una Garantía de Cumplimiento del Contrato, por cada Unidad de Negocio que se hubiere adjudicado. La Glosa de la mencionada Garantía deberá expresar “Para Garantizar el Cumplimiento del Contrato de Prestación de Servicios en la Licitación de Vías Transantiago 2003”.

La Garantía de Cumplimiento del Contrato podrá estar constituida por una o más Boletas Bancarias, las que deberán ser emitidas en Santiago de Chile, por un Banco con oficina en Santiago, extendidas a nombre de la Subsecretaría de Transportes y pagaderas a la vista. Alternativamente, la Garantía de Cumplimiento de Contrato podrá estar constituida por una Póliza de Garantía de ejecución inmediata, sin liquidador, extendida a nombre de la Subsecretaría de Transportes. En este caso, previo a su entrega, el Concesionario deberá acreditar haber pagado la totalidad de la prima correspondiente al período de vigencia de la Póliza respectiva.

Estas garantías deberán tener una vigencia superior en 12 meses a la Puesta en Marcha de los Servicios de Transición. En caso que dicha fecha se prorrogue de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.4.3 de las presentes Bases, a más tardar 15 días después de dictada la Resolución que así lo disponga, el Concesionario deberá reemplazar la o las Boletas de Garantía o Póliza constituidas, por otras de igual monto, cuya vigencia excedan en 12 meses a la nueva fecha de puesta en marcha de los Servicios de Transición en la Etapa de Implementación.

En lo sucesivo, a más tardar 30 días antes del vencimiento de la o las boletas o de la Póliza, el Concesionario deberá entregar la nueva Garantía de Cumplimiento del Contrato para el período siguiente, cuya vigencia mínima será de 12 meses, debiendo acreditar, en el caso de Pólizas, haber pagado la totalidad de la prima respectiva.

En el caso de la o las boletas bancarias o Póliza que garantice el último año de la concesión, su vigencia deberá ser de 18 meses.

Tratándose de ofertas que sólo contemplen buses con estándar Transantiago, el monto de la garantía a que se refiere el presente artículo será el señalado en la Tabla N° 4.

**Tabla N° 4: Monto de las Garantías de Cumplimiento del Contrato en caso de ofertas sólo con buses estándar Transantiago (UF)**

Año	Unidad de Negocio Troncal				
	1	2	3	4	5
1	190.000	217.000	177.000	245.000	167.000
2	178.000	205.000	167.000	231.000	167.000
3	167.000	191.000	-	215.000	167.000
4	167.000	167.000	-	178.000	167.000
5	167.000	167.000	-	167.100	167.000
6	167.000	167.000	-	167.000	167.000
7	167.000	167.000	-	167.000	167.000
8	167.000	167.000	-	167.000	167.000
9	167.000	167.000	-	167.000	167.000
10	167.000	167.000	-	167.000	167.000
11	167.000	167.000	-	167.000	167.000
12	167.000	167.000	-	167.000	167.000
13	167.000	167.000	-	167.000	167.000

En caso que el plazo de la concesión exceda los 156 meses, el monto de la garantía para cada uno de los años restantes, deberá ser igual al monto exigido para el año 13.

En el caso de la Unidad de Negocio Troncal 3, si el plazo de la concesión excede los 24 meses, el monto de la garantía para el período restante, deberá ser igual al monto exigido para el año 2.

Si las ofertas para las Unidades de Negocio Troncal 1, 3 y 5 contemplan buses sin estándar Transantiago, los valores de la Garantía serán los indicados en la Tabla N° 5.

**Tabla N° 5: Monto de las Garantías de Cumplimiento del Contrato en caso de ofertas con buses sin estándar Transantiago (UF)**

Año	Unidad de Negocio		
	1	3	5
1	80.000	76.000	80.000
2	56.000	53.000	57.000
3	30.000	-	30.000
4	30.000	-	30.000

En caso que el plazo de la concesión exceda los 48 meses como resultado de la aplicación de lo dispuesto en el artículo 3.5.5.1, el monto de la garantía por el período restante, deberá ser igual al monto exigido para el año 4.

En el caso de la Unidad de Negocio Troncal 3, si el plazo de la concesión excede los 24 meses como resultado de la aplicación de lo dispuesto en el artículo 3.5.5.1, el monto de la garantía para el período restante, deberá ser igual al monto exigido para el año 2.

El no cumplimiento de la obligación de reemplazo o renovación de la Garantía, según corresponda, constituirá un incumplimiento de contrato y, en consecuencia, dará lugar al cobro de la o las boleta (s) de garantía (s) o Pólizas respectivas, así como a la caducidad de la concesión, según lo previsto en el artículo 3.6.1.2 de estas Bases.

Esta Garantía deberá entregarse parcializada en boletas cuyos montos permitan el cobro de las multas señaladas en el numeral 8 del artículo 3.6.1.1 de las presentes Bases, cuando no sean pagadas oportunamente.

Para estos efectos, se deberán considerar, a lo menos, 5 boletas de 10 UF, 5 boletas de 20 UF, 5 boletas de 30 UF, 5 boletas de 40 UF, 5 boletas de 100 UF, 5 boletas de 200 UF, 5 boletas de 1.000 UF y 2 boletas de 5.000 UF. Tratándose de Pólizas de garantía, éstas deberán permitir hacerlas efectivas por el total del monto asegurado o parcialmente, de acuerdo a los montos antes señalados.

Asimismo, las garantías se harán efectivas en caso que el Concesionario no pague las multas impuestas durante la Etapa de Implementación, no efectúe el Aporte a la Reserva Técnica comprometido en el Documento N° 14-T y en caso que se hubiere dispuesto la caducidad de la concesión.

En caso que la Garantía a que hace referencia el presente artículo se hubiere hecho efectiva, el Concesionario deberá renovarla por otra de iguales características en un plazo no mayor a 15 días contado desde su cobro. La no renovación de la garantía dará lugar a la caducidad de la concesión, según lo previsto en el artículo 3.6.1.2 de estas Bases.

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

### **3.4.7 MODIFICACIONES A LA SOCIEDAD CONCESIONARIA**

#### **3.4.7.1 CAMBIOS EN LA ADMINISTRACIÓN DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA**

La Sociedad Concesionaria deberá informar al Ministerio los siguientes actos, en un plazo no superior a 10 días contados desde la fecha de ocurrencia de los mismos y mediante comunicación escrita ingresada a la oficina de partes de la Subsecretaría de Transportes:

- a) Modificación de los estatutos de la Sociedad Concesionaria;
- b) Todo acto jurídico y contrato que modifique la administración de la sociedad concesionaria.

En ningún caso, estos actos podrán significar incumplimiento a las disposiciones de las presentes Bases. La infracción a las obligaciones a que se refiere el presente artículo dará origen a la multa señalada en el artículo 3.6.1.1 de las presentes Bases de Licitación.

#### **3.4.7.2 DE LA DISMINUCIÓN DEL CAPITAL PAGADO DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA**

Desde que se presente oferta para una Unidad de Negocio y hasta cumplido dos tercios de la duración de la concesión no se podrá disminuir el capital social mínimo exigido.

Vencido este plazo, la Sociedad Concesionaria podrá reducir el capital social mínimo exigido, previo aviso al Ministerio, pero el capital modificado no podrá ser inferior a los dos tercios del capital pagado de la sociedad, salvo que cuente con la aprobación previa y expresa del Ministerio.

En este último caso, el Ministerio podrá autorizar dicha disminución de capital siempre que al concesionario no se le hayan aplicado algunas de las multas contractuales que se señalan en el N°6 del artículo 3.6.1.1 de las presentes Bases. Para este efecto, el Ministerio se pronunciará en un plazo máximo de 30 días contados desde que la solicitud sea recepcionada en la Oficina de Partes de la Subsecretaría de Transportes.

Si, previo al vencimiento del plazo señalado en el inciso primero del presente artículo, la sociedad concesionaria disminuyere su capital, o bien habiendo transcurrido este plazo lo hiciera por sobre el monto máximo permitido en el inciso segundo del presente artículo sin autorización expresa del Ministerio, éste procederá a caducar la concesión de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.6.1.2 de las presentes Bases.

El Ministerio podrá en cualquier momento, durante la vigencia del Contrato de Concesión, fiscalizar, por sí o a través de terceros, el capital de la Sociedad Concesionaria.

Para los efectos previstos en este artículo, la Sociedad Concesionaria deberá proporcionar al Ministerio, dentro del plazo de 15 días desde que éste lo solicite, toda la información requerida.

El Ministerio, en casos fundados, y a solicitud de la Sociedad Concesionaria podrá ampliar dicho plazo hasta 30 días. El atraso en el cumplimiento de dicha obligación, como asimismo entregarla con datos erróneos por negligencia de la Sociedad Concesionaria, o con antecedentes incompletos o inexactos, hará incurrir a la misma en las multas establecidas en el artículo 3.6.1.1 de las presentes Bases de Licitación.

### **3.4.8 DE LA CESIÓN DE LA CONCESIÓN**

El Concesionario podrá transferir la concesión, previa autorización del Ministerio.

Para estos efectos el Concesionario deberá presentar una solicitud al Ministerio, ingresándola en la oficina de Partes de la Subsecretaría de Transportes, en la que se individualizará a la sociedad cesionaria acompañando los antecedentes necesarios para su evaluación. Dicha solicitud deberá también ser suscrita por los titulares de créditos de largo plazo conforme al último estado financiero presentado ante la Superintendencia de Valores y Seguros.

La sociedad cesionaria deberá cumplir con los mismos requisitos y condiciones exigidos en las presentes Bases en todo cuanto resulte aplicable.

En el plazo máximo de 30 días contados desde la presentación de la respectiva solicitud, el Ministerio emitirá un informe respecto del cumplimiento de los requisitos mencionados en el inciso anterior, lo cual deberá ser notificado a la sociedad concesionaria.

En caso de que el informe sea favorable, la sociedad cesionaria, previo a la firma del respectivo contrato de concesión con el Ministerio, deberá acompañar copia autorizada del correspondiente contrato de cesión. Asimismo, deberá constituir a entera conformidad del Ministerio, una garantía de Cumplimiento del Contrato que cumpla con las mismas formalidades de constitución señaladas en el artículo 3.4.6 de las presentes Bases de Licitación. Sólo entonces, el Ministerio, en un plazo máximo que no podrá exceder de 60 días contados desde la fecha de la presentación de la respectiva solicitud, autorizará a través de Resolución la cesión de la concesión.

Una vez suscrito el contrato de concesión con el cesionario, el Ministerio procederá a devolver las garantías de la sociedad cedente.

### **3.4.9 IRRENUNCIABILIDAD DE LA CONCESIÓN**

La Sociedad Concesionaria no podrá dar término anticipado al Contrato de Concesión de la Unidad de Negocio, excepto en los siguientes casos:

- Que, por un lapso continuo de 6 meses, el Concesionario no haya recibido íntegramente los Ingresos Mínimos Preferentes.
- Que la acumulación de saldos de Ingresos Mínimos Preferentes adeudados alcance un valor equivalente a los ingresos correspondientes a un mes de operación de la respectiva Unidad de Negocio, según el promedio de los 6 meses anteriores a la fecha de presentación de la solicitud.

De producirse cualquiera de las situaciones descritas, el Concesionario deberá informarlo al Ministerio mediante carta certificada, acompañando todos los antecedentes que así lo demuestren. Dicha carta deberá también ser suscrita por los titulares de créditos de largo plazo conforme al último estado financiero presentado ante la Superintendencia de Valores y Seguros, así como por los auditores de la Sociedad Concesionaria. Una vez recibida la referida carta, el Ministerio, en un plazo no superior a 60 días a contar de su presentación, verificará la efectividad de los hechos, para lo cual podrá solicitar todas las informaciones complementarias que estime pertinentes. El Ministerio sólo podrá rechazar la solicitud si no se verifica el cumplimiento de la o las causales invocadas, comprendidas en alguna de las dos situaciones detalladas en el inciso primero del presente artículo. En caso que el Ministerio acoja la solicitud, el Concesionario estará obligado a prestar los servicios de la Unidad de Negocio respectiva en los términos y durante un lapso prudencial que señale el Ministerio, período durante el cual el Concesionario tendrá derecho a percibir todos los ingresos que correspondan de acuerdo a las presentes Bases, en los mismos términos señalados en el artículo 3.6.1.2 de las presentes Bases.

### **3.4.10 EQUIPO DEL CONCESIONARIO**

La sociedad concesionaria deberá contar con un equipo de trabajo que cumpla, al menos con los siguientes requerimientos:

- 1) La estructura organizacional de la sociedad concesionaria deberá considerar para todo el período de concesión, al menos, un Gerente General, un Gerente Técnico Operacional y un Gerente de Finanzas. El Gerente Técnico Operacional deberá residir en la ciudad de Santiago.
- 2) El Gerente General deberá estar nombrado a más tardar en la fecha de suscripción del respectivo contrato de concesión.

- 3) Los nombramientos del Gerente General, Gerente Técnico Operacional y Gerente de Finanzas deberán ser informados al Ministerio dentro del plazo de 15 días desde el respectivo nombramiento. Cuando se produzcan cambios en estos nombramientos, el Ministerio deberá ser informado a más tardar el día siguiente de ocurridos dichos cambios.
- 4) La persona que tenga el cargo de Gerente General actuará como representante de la Sociedad Concesionaria ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, siendo subrogado por el Gerente de Finanzas o Gerente Técnico Operacional, según corresponda. La Sociedad Concesionaria deberá contemplar que en todo momento, su representante se encuentre en Santiago de Chile.

### **3.4.11 SUBCONTRATACIONES**

La Sociedad Concesionaria podrá ejecutar por sí misma o subcontratar con terceras empresas la ejecución de parte de las obligaciones establecidas en estas Bases, previa notificación al Ministerio.

En el caso de la prestación de los servicios de transporte, la subcontratación de estos servicios sólo podrá ejercerse respecto de aquellos buses que no forman parte de la Flota Base. Con todo, cuando dichos servicios sean permanentes, los buses deberán incorporarse a la Flota Base y el personal de conducción de los mismos deberá ser directamente contratado por la Sociedad Concesionaria. Para estos efectos, se entenderá por servicios permanentes aquellos que se presten por un período superior a seis meses.

Con todo, el Concesionario será el único responsable ante el Ministerio de todas las obligaciones contraídas en virtud del contrato de concesión.

### **3.4.12 RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO EN EL CUMPLIMIENTO DE LA LEY LABORAL Y PREVISIONAL**

Para todos los efectos legales, el Concesionario tendrá la responsabilidad total y exclusiva de su condición de empleador respecto de cada uno de sus trabajadores. En especial, el Concesionario deberá observar el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Código del Trabajo, en las leyes previsionales y de seguridad social, en las leyes, reglamentos y estatutos sobre prevención de riesgos, y demás aplicables a la operación del transporte remunerado urbano de pasajeros.

El Ministerio velará por el cumplimiento de estas obligaciones, debiendo ponerlas en conocimiento de las autoridades que correspondan a efectos de que se adopten las medidas que resulten pertinentes.

### **3.4.13 ALTERACIÓN EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO**

Será responsabilidad del Concesionario adoptar todas las medidas que garanticen la calidad, continuidad y cumplimiento en la prestación de los servicios de transportes de la Unidad de Negocio respectiva. En caso que el Concesionario no prestare el servicio en las condiciones establecidas en las presentes Bases de Licitación, se aplicarán las multas indicadas en el artículo 3.6.1.1 de las presentes Bases de Licitación, o se procederá a la caducidad de la concesión prevista en el artículo 3.6.1.2 de las presentes Bases, según correspondiere, sin perjuicio del cobro de la Garantía de Cumplimiento del Contrato, si procediere, salvo situaciones de caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobadas, tales como catástrofe natural, huelga ilegal u otras que hagan imposible la prestación de los servicios por causas no imputables al Concesionario.

## **3.5 CONDICIONES ECONÓMICAS DE LA CONCESIÓN**

### **3.5.1 DE LAS FLOTAS**

La flota del Concesionario deberá conformarse a las características y requisitos técnicos establecidos en el Capítulo 4 de las presentes Bases.

En las Unidades de Negocio 2 y 4, sólo podrá prestarse servicios de transporte con buses con estándar Transantiago.

En las Unidades de Negocio 1, 3 y 5 podrá prestarse servicios de transporte con buses con o sin estándar Transantiago.

Asimismo, la o las flotas con las que el Concesionario postule a la licitación, deberán satisfacer las capacidades y restricciones que para cada Unidad de Negocio Troncal se detalla en el Anexo 3 de las presentes Bases de Licitación.

Las plazas totales ofertadas en la letra b) del Documento N°6 del Anexo 7 corresponderá a la suma de las plazas de cada bus de la flota ofertada.

Por su parte la cantidad de kilómetros disponibles de la flota ofertados en la letra c) del Documento N°6 del Anexo 7 corresponderá a la suma de las vidas útiles de cada bus de la flota ofertada, calculándose ésta como la diferencia entre 1.000.000 de kilómetros y la cantidad de kilómetros recorridos por cada bus según su año de fabricación de acuerdo a lo establecido en los artículos 4.1.2.11 y 4.1.3.8 de las presentes Bases de Licitación.

Para el caso de las Unidades de Negocio 2 y 4, la flota deberá ser de propiedad de las Sociedad Concesionaria en su totalidad.

Tratándose de las Unidades de Negocio 1, 3 y 5, si la Flota Ofertada corresponde en su totalidad a buses con estándar Transantiago, éstos deberán ser de propiedad de la Sociedad Concesionaria.

Además, cualquiera que sea la Unidad de Negocio, en cualquier tiempo de la vigencia de la concesión, los buses nuevos que se incorporen a la Flota deberán ser de propiedad de la Sociedad Concesionaria. Se entenderá para estos efectos por buses nuevos, aquellos que tienen el mismo año o superior a aquel año en el cual sean incorporados en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

Para efectos del cumplimiento de las exigencias de propiedad sobre la flota establecidas en el presente artículo, se considerarán de propiedad del Concesionario aquellos buses adquiridos mediante leasing.

En caso que el Concesionario arriende buses para la prestación de sus servicios, la renta en ningún caso podrá supeditarse, estructurarse o condicionarse al número de pasajeros transportados por dichos buses, boletos cortados por éstos, o cualquier otro de carácter similar o análogo.

Para efectos de las presentes Bases, la Flota Base corresponderá a la necesaria para mantener, durante la Etapa de Régimen, la Capacidad de Transporte promedio de la Unidad de Negocio en los últimos seis meses.

### **3.5.2 DE LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO**

#### **3.5.2.1 DE LOS INGRESOS POR LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE**

##### **3.5.2.1.1 INGRESOS EN LA ETAPA DE IMPLEMENTACIÓN**

A partir de la fecha de puesta en marcha de los servicios de la Etapa de Implementación, indicada en el artículo 3.4.3 de las presentes Bases de Licitación, el Concesionario tendrá derecho a percibir un pago por concepto de prestación del servicio de transporte de pasajeros, en el marco de los Programas de Operación de los Servicios de Transición.

Durante esta Etapa, los pagos que recibirá el Concesionario podrán provenir directamente de los usuarios, en caso que el usuario pague la tarifa con dinero efectivo a bordo del bus, o del AFT, en caso que el usuario pague la tarifa a través del Medio de Acceso.

En caso que el usuario pague los servicios de transporte con dinero efectivo a bordo del bus, la tarifa a usuario será igual a la que se encontrare vigente al día anterior al de la puesta

en marcha de los servicios de Transición, de acuerdo señalado en la Resolución Exenta N° 1018, de 2003, del Ministerio, reajustada de conformidad con el procedimiento establecido en dicha Resolución. En este caso, los boletos a entregar a los usuarios deberán ser adquiridos por el Concesionario al AFT y tendrán un costo unitario de \$20.

Por su parte, en caso que el usuario pague los servicios de transporte a través del Medio de Acceso, la tarifa a usuario, que será descontada de dicho medio, será la señalada en el inciso anterior menos \$10.

En este último caso, el pago a efectuar al Concesionario estará determinado por la multiplicación entre el número de registros en los validadores del Medio de Acceso, y las tarifas a usuarios vigentes a que se refiere el inciso tercero del presente artículo, menos \$ 20. Asimismo, estos pagos se realizarán los días 10 y 25 de cada mes. El día 10, se pagarán los servicios registrados en los validadores del Medio de Acceso entre el día 22 del mes anterior a la fecha de pago, y el día 5 del mes correspondiente al de la fecha de pago. Del mismo modo, el día 25 se pagarán los servicios registrados en los validadores entre los días 6 y 21 del mismo mes.

En caso en que los días señalados en el presente artículo no correspondan a un día hábil, el pago será realizado el primer día hábil siguiente.

Para efectos de lo señalado en el presente artículo, el Concesionario podrá denunciar ante quien corresponda a aquellos usuarios que incurran en infracción a lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley N° 18.290, de Tránsito, para efectos de que se apliquen las sanciones que procedan, sin perjuicio de su derecho a demandar el pago del valor adeudado por los servicios prestados.

#### **3.5.2.1.2 INGRESOS EN LA ETAPA DE RÉGIMEN**

A partir de la fecha de puesta en marcha de los servicios en la Etapa de Régimen, indicada en el artículo 3.4.3 de las presentes Bases de Licitación, el Concesionario tendrá derecho a percibir un pago por concepto de prestación del servicio de transporte de pasajeros.

El Pago a efectuar al Concesionario (PC) estará determinado por la multiplicación de las etapas de viaje con derecho a pago, registradas tanto a través de los validadores del Medio de Acceso como de los equipos de pago en efectivo, y el Pago por Pasajero Transportado solicitado por el Concesionario según lo señalado en el artículo 5.2, vigente a la fecha en que se realice este cálculo, conforme a lo señalado en el artículo 3.5.2.3 de las presentes Bases de Licitación.

Las etapas de viaje con derecho a pago, son todas aquellas que se registren en los validadores, en el marco del Programa de Operación correspondiente, descrito en el artículo 4.2.4 de las presentes Bases, y que no constituyan una continuación de un mismo viaje en el mismo servicio, salvo que entre las validaciones de dichas etapas hubiere transcurrido un período igual o superior a 60 minutos. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá modificar dicho período, lo cual será informado públicamente a través de acto administrativo totalmente tramitado, con a lo menos 30 días de anticipación.

El pago a los Concesionarios lo realizará el Administrador Financiero, mediante depósito en la cuenta que éste cree para tal efecto, según se detalla en las Bases de Licitación del mencionado Administrador Financiero, sin atender a los montos acumulados por efecto de carga y recarga del Medio de Acceso. En consecuencia, los ingresos efectivos que percibirán los Concesionarios dependerán de los dineros existentes en la Reserva Técnica Operativa y de los recaudos del sistema provenientes de los servicios efectivamente utilizados por los usuarios.

En caso que los Recursos Disponibles para Pago (RDP), constituidos por los mencionados recaudos más la Reserva Técnica Operativa, una vez efectuada la conciliación a que se refiere el Anexo 1 de las presentes Bases y pagados los servicios complementarios, sean suficientes para pagar la totalidad de los costos del sistema de transporte a que se refiere el Anexo 9 de las presentes Bases, se pagará a los Concesionarios la totalidad de las etapas de viaje con derecho a pago, y en caso de haber excedentes, éstos se incorporarán a la Reserva Técnica Operativa.

En caso que los RDP señalados en el presente artículo, sean inferiores a los necesarios para pagar la totalidad de los costos del sistema de transporte, se priorizará el pago de un porcentaje de los Pagos Esperados al Concesionario (PEC). Este último estará determinado por la multiplicación entre la Demanda Referencial Base, para el mes en que corresponda efectuar el pago y el Pago por Pasajero Transportado solicitado por el Concesionario, en los términos señalados en el inciso segundo del presente artículo. El porcentaje señalado en este inciso será del 85% en el caso de las Unidades de Negocio en que la totalidad de la Flota esté compuesta por buses estándar Transantiago y de 75% en caso contrario.

En este mismo sentido, cuando los RDP sean inferiores a los necesarios para pagar la totalidad de los costos del sistema de transporte a que se refiere el Anexo 9 de las presentes Bases, pero suficientes para pagar la totalidad de los IMP, corresponderá en primer lugar pagar éstos últimos a cada Concesionario y, en caso de existir saldo positivo, éste será repartido entre los Concesionarios de acuerdo al valor que se adeudare a cada uno de ellos,

en proporción a la deuda total existente con la totalidad de los Concesionarios en el período respectivo. Luego, los ingresos del Concesionario serán:

$$I_i^k = IMP_i^k + saldo^k \left( \frac{PC_i^k - IMP_i^k}{\sum_{j=1}^N (PC_j^k - IMP_j^k)} \right)$$

Donde:

$I_i^k$  : Ingresos del Concesionario de la Unidad de Negocio  $i$ , en el período  $k$ .

$IMP_i^k$  : Ingresos Mínimos Preferentes del Concesionario de la Unidad de Negocio  $i$ , en el período  $k$ .

$PC_i^k$  : Pago correspondiente a la Unidad de Negocio  $i$ , en el período  $k$ .

$N$  : Número de Unidades de Negocio.

$Saldo^k$  : saldo del período  $k$

Por otro lado, cuando los RDP sean insuficientes para pagar la totalidad de los IMP, corresponderá pagarle a cada Concesionario el resultado de escalar su correspondiente IMP por la razón entre el monto a repartir y la suma de los IMP de las Unidades de Negocio, como se señala a continuación:

$$I_i^k = IMP_i^k \left( \frac{RDP^k}{\sum_{j=1}^N IMP_j^k} \right)$$

donde:

$I_i^k$  : Ingresos del Concesionario de la Unidad de Negocio  $i$ , en el período  $k$ .

$IMP_i^k$  : Ingresos Mínimos Preferentes del Concesionario de la Unidad de Negocio  $i$ , en el período  $k$ .

$RDP^k$  : Recursos disponibles el mes  $k$  para pago.

Del procedimiento antes descrito se obtendrá el Pago Real (PR), el que corresponderá a  $I_i^k$ , determinado según lo señalado en el presente artículo. Sin embargo, el Pago Efectivo que recibirá el Concesionario por la prestación de los servicios de transporte, corresponderá al resultado de descontar del Pago Real los montos que procedan por concepto de multas, aun cuando ello implique un pago inferior a los Ingresos Mínimos Preferentes antes señalados.

Para efectos de lo señalado en el presente artículo, el Concesionario podrá denunciar ante quien corresponda a aquellos usuarios que incurran en infracción a lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley N° 18.290, de Tránsito, para efectos de que se apliquen las sanciones que procedan, sin perjuicio de su derecho a demandar el pago del valor adeudado por los servicios prestados.

### **3.5.2.2 FECHAS DE PAGO EN ETAPA DE RÉGIMEN**

Los pagos por la prestación de los servicios de transporte se realizarán los días 10 y 25 de cada mes. El día 10, se pagarán las etapas de viajes con derecho a pago registradas en los validadores del Medio de Acceso entre el día 22 del mes anterior a la fecha de pago, y el día 5 del mes correspondiente al de la fecha de pago. Del mismo modo, el día 25 se pagarán las etapas de viajes con derecho a pago registradas en los validadores del medio de acceso entre los días 6 y 21 del mismo mes.

En caso en que los días señalados en el presente artículo no correspondan a un día hábil, el pago será realizado el primer día hábil siguiente.

Adicionalmente, en estas fechas se reembolsarán al Concesionario los montos correspondientes a los desembolsos por él realizados por concepto del pago de peajes por uso de vías concesionadas para la prestación de los servicios expresos, por el acceso a las Estaciones de Intercambio Modal y por el uso de cualquier otra infraestructura concesionada que hubiese implicado un pago por parte del Concesionario, así como también los desembolsos que el concesionario deba realizar por los servicios y equipamientos que deban proveer el Centro de Información y Gestión y/o el Administrador Financiero. Sin embargo, en dicha fecha no pagará aquellos montos correspondientes a desembolsos por él realizados por concepto del pago de peajes por uso de vías

concesionadas para la prestación de los servicios expresos cuando éstos últimos no correspondan a los servicios definidos en las presentes Bases de Licitación.

Lo anterior es sin perjuicio de los pagos que deba efectuar el AFT a los concesionarios de infraestructura, en su calidad de mandatario del conjunto de los Concesionarios, según se establece en las Bases de Licitación del mencionado AFT.

Del mismo modo, en caso que, una vez efectuados los pagos correspondientes en las fechas señaladas en el inciso primero del presente artículo, el saldo en la Reserva Técnica Operativa sea mayor a UF 380.000, se procederá a amortizar saldos que eventualmente se adeudaren a los distintos Concesionarios, en los mismos términos señalados en el inciso séptimo del artículo anterior.

### **3.5.2.3 DEL PAGO POR PASAJERO TRANSPORTADO**

El valor del Pago por Pasajero Transportado (PPT), estará establecido en pesos (\$), con dos (2) decimales sin aproximación, y se ajustará en función de lo definido en los artículos 3.5.2.4 y 3.5.2.5.

### **3.5.2.4 AJUSTE INICIAL**

El primer pago al Concesionario se calculará aplicando la variación del vector de indexación tarifario, señalado en el artículo 3.5.2.6 de las presentes Bases de Licitación, a la fecha de puesta en marcha de la Etapa de Régimen señalada en el artículo 3.4.3 de las presentes Bases. La variación del indexador se calculará considerando el período que medie entre el mes de Agosto de 2004 y el primer mes de operación de la Etapa de Régimen. El pago se reajustará de la siguiente manera:

$$PPT_1 = PPT_0 \times [1 + \Delta VIP_0]$$

donde:

$PPT_1$  : Valor del Pago por Pasajero Transportado correspondiente al primer mes.

$PPT_0$  : Es el valor del Pago por Pasajero Transportado, expresado en pesos (\$), solicitado por el Concesionario en su Oferta Económica.

$\Delta VIP_0$  : Corresponde a la variación del vector de indexación, entre el mes de agosto de 2004 y el mes anterior al inicio de la Etapa de Régimen. La variación en el vector de indexación se estimará de acuerdo a lo señalado en el artículo 3.5.2.6 de las presentes Bases.

### 3.5.2.5 AJUSTE EN OPERACIÓN

El pago a los Concesionarios a partir del segundo mes de la Etapa de Régimen, se calculará aplicando los mecanismos señalados en los artículos 3.5.2.5.1, 3.5.2.5.2 y 3.5.2.5.3 de las presentes Bases.

#### 3.5.2.5.1 MECANISMO DE AJUSTE DE INGRESOS

El Precio por Pasajero Transportado se ajustará en la medida que la demanda real no coincida con la demanda referencial.

Durante el primer año de operación de los servicios en Etapa de Régimen, el ajuste en el Pago por Pasajero Transportado se calculará como sigue:

$$PPT'_t = PPT_{t-1} \times \frac{0,9Q_{t-1}^r + 0,1Q_{t-1}}{Q_{t-1}}$$

de donde:

$PPT'_t$  : Monto a pagar por pasajero transportado ajustado en el mes t.

$PPT_{t-1}$  : Tarifa por pasajero transportado vigente en el mes t-1

$Q_{t-1}^r$  : Demanda Referencial Base de pasajeros en el mes t-1

$Q_{t-1}$  : Pasajeros validados en el mes t-1

La Demanda Referencial Base para el mes t queda definida por la siguiente expresión:

$$Q^{r,t} = Q_j^{r,t} \times \frac{Q_{t-1}}{Q_{j-1}^{r,t-1}} \quad \forall t \geq j$$

donde,

$Q_{j-1}^{r,t-1}$  : Demanda Referencial Base de mes t-1 determinada en el mes j - 1

$Q_{t-1}$  : Pasajeros transportados validados del mes t-1

El valor de Demanda Referencial Base establecido en el Anexo 3, corresponde a la Demanda Referencial Base de cada mes, determinada en septiembre de 2005.

A partir del segundo año de operación de los servicios en Etapa de Régimen, cuando la Demanda Referencial Base sea inferior a la cantidad de pasajeros validados, el ajuste en el Pago por Pasajero Transportado se calculará como sigue:

$$PPT'_t = PPT_{t-1} \times \frac{0,9Q_{t-1}^r + 0,1Q_{t-1}}{Q_{t-1}}$$

Por el contrario, en caso que la Demanda Referencial Base de pasajeros sea superior a la cantidad de pasajeros validados se procederá de la forma siguiente:

En primera instancia, se calcularán los factores de ajuste  $FA_1$  y  $FA_2$  según las siguientes expresiones:

$$FA_1 = \frac{0,9 \times Q_{t-1}^r + 0,1 \times Q_{t-1}}{Q_{t-1}}$$

$$FA_2 = \frac{Q_{t-1}^r}{Q_{t-1}}$$

En segundo término, se calculará el factor de ajuste  $FA$  según la siguiente expresión:

$$FA = \frac{\sum_{i=1}^n q_{t-1}^i \times FA_j}{Q_{t-1}}$$

de donde:

$q_{t-1}^i$  : Pasajeros validados en el servicio  $i$  en el mes  $t-1$

$n$  : Número de servicios de la Unidad de Negocio.

$Q_{t-1}$  : Total de pasajeros validados en el mes  $t-1$  en los distintos servicios de la Unidad de Negocio.

FA<sub>j</sub> : Factor de ajuste a aplicar. Se aplicará el FA<sub>2</sub> en caso que se verifiquen de forma simultánea las siguientes condiciones:

- Si la velocidad comercial del servicio *i* para el mes *t-1* es inferior en más de 1 Km/hr a la velocidad comercial del mismo servicio en el mismo mes del año anterior, y;
- Si la cantidad de pasajeros validados en el servicio *i* para el mes *t-1* es inferior a la cifra que resulte de multiplicar el número de pasajeros validados en el servicio *i* por la Demanda Referencial Base de dicha Unidad, todo ello dividido por el total de pasajeros validados en la respectiva Unidad de Negocio en el mismo periodo, según se indica en la siguiente expresión:

$$q_{t-1}^i < Q_{t-1}^r \times \frac{q_{t-1}^i}{Q_{t-1}}$$

En caso de no darse las dos condiciones señaladas precedentemente, el factor de ajuste será FA<sub>1</sub>.

La velocidad comercial se determinará de acuerdo a los parámetros y procedimientos de cálculo que al efecto establezca el Ministerio, a más tardar 60 días antes de la puesta en marcha de los servicios en Etapa de Régimen.

Luego, se ajustará el Pago por Pasajero Transportado según la siguiente fórmula:

$$PPT' = PPT_{t-1} \times FA$$

### 3.5.2.5.2 VARIACIÓN DE LA OFERTA DE PLAZAS Y KILÓMETROS COMERCIALES

En el caso que el Índice de Ocupación Promedio, definido en el Anexo 5.2, se encuentre por sobre un 85% el Ministerio podrá solicitar un aumento en la Oferta de Plazas de la Unidad de Negocio respectiva. Ahora bien, si el Índice de Ocupación Promedio se encuentra por sobre el 90% el Concesionario estará obligado a incrementar su Oferta de Plazas. En ambos casos, el Ministerio deberá indicar la cantidad de Plazas requeridas.

En caso de que se requiera un aumento de la oferta en algún período del día en cualquiera de los ejes donde operan líneas de Metro, el Ministerio solicitará a Metro satisfacer el déficit de Oferta. En caso que Metro no pueda satisfacer los requerimientos de aumento de

Oferta, en los plazos que le sean requeridos, el Ministerio podrá hacer esta exigencia a los Concesionarios.

Con el fin de reconocer las modificaciones en la Oferta de Plazas, así como las eventuales variaciones en los Kilómetros Comerciales, el ajuste del Pago por Pasajero Transportado, previo al ajuste por indexación de costos, será:

$$PPT_t'' = PPT_t' \left( 1 + \alpha \left[ \frac{K_{t-1} + \Delta_{t-1}}{K_{t-1}} - 1 \right] + \beta \left[ \frac{d_{t-1}}{d_{t-13}} - 1 \right] \right)$$

donde:

$PPT_t''$  : Pago por pasajero transportado para el mes  $t$  ajustado por Oferta de Plazas y Kilómetros Comerciales.

$K_{t-1}$  : Oferta de Plazas inscrita al comienzo del mes  $t-1$

$\Delta_{t-1}$  : Variación en el número de plazas de la flota del Concesionario durante el mes  $t-1$ . Equivale a la diferencia entre las plazas de los buses exigidos por el Ministerio conforme a lo establecido en el presente artículo y que hayan sido incorporados a la flota durante el mes  $t-1$ , y las plazas de los buses que hayan sido vendidos y/o descartados por el Concesionario durante el mes  $t-1$ .

$d_{t-1}$  : Kilómetros Comerciales de la unidad en el mes  $t-1$ .

$d_{t-13}$  : Kilómetros Comerciales de la unidad en el mes  $t-13$ .

$\alpha$  : Durante los primeros doce meses su valor será igual a 1, para los demás meses de operación su valor será 0,4.

$\beta$  : Durante los primeros doce meses su valor será igual a 0, para los demás meses de operación su valor será 0,6.

Para efecto de la aplicación de la fórmula contenida en el presente artículo, no se considerarán aquellos Kilómetros Comerciales adicionales, solicitados de acuerdo a lo señalado en el artículo 4.2.4.3 de las presentes Bases de Licitación.

En caso que el Ministerio haga uso de su facultad de solicitar aumentos en la Oferta de Plazas, todos los buses con estándar Transantiago de propiedad del Concesionario cuyo

kilometraje al término del plazo del Contrato sea inferior a la mitad de su vida útil y que hubieren sido adquiridos a requerimiento del Ministerio conforme a lo dispuesto en el presente artículo, podrán ser incluidos en la siguiente licitación que al efecto convoque el Ministerio para dar continuidad a los servicios de la respectiva Unidad de Negocio una vez terminado el Contrato por cumplimiento de su plazo y siempre que el Concesionario saliente consienta en ello. En este caso, las respectivas bases de licitación establecerán la forma y condiciones conforme a las cuales dichos buses serán transferidos en favor del nuevo concesionario así como las condiciones de pago. Para estos efectos los valores a estipular serán aquellos que se encuentren registrados en el activo fijo del último estado financiero previo a la licitación debidamente auditado, deducida la depreciación. En caso de discrepancia con dicho valor contable por parte del Ministerio, esto es que se estime que el valor contable es superior al valor comercial, éste podrá requerir una tasación independiente de los referidos vehículos.

### 3.5.2.5.3 INDEXACIÓN POR COSTOS

Adicionalmente, el Pago por Pasajero Transportado se ajustará por la aplicación del vector de indexación tarifario, señalado en el artículo 3.5.2.6 de las presentes Bases de Licitación, conforme a la subclase, estándar y tecnología de propulsión de los buses utilizados por el Concesionario. El pago se reajustará de la siguiente manera:

$$PPT_t = [PPT_t'' \times [1 + \Delta VIP_{t-1}]]$$

donde,

$PPT_t$  : Valor del Pago por Pasajero Transportado en el mes de operación  $t$ .

$PPT_t''$  : Es el valor por del Pago por Pasajero Transportado, expresado en pesos (\$), del mes  $t-1$ , ajustado por efecto de las variaciones en la Oferta de Plazas y Kilómetros Comerciales y por la aplicación del mecanismo de ajuste de los ingresos.

$\Delta VIP_{t-1}$  : Representa la variación observada del vector de indexación en el mes  $t-1$ . La variación en el vector de indexación se estimará de acuerdo a lo señalado en el artículo 3.5.2.6 de las presentes Bases.

### 3.5.2.6 VECTOR DE INDEXACIÓN TARIFARIO

Para calcular la variación en el indexador de pagos, el Ministerio considerará las fluctuaciones observadas en:

- a) *Índice de Precios al Consumidor (IPC)*. Corresponde a la variación porcentual estimada por el INE. Busca capturar las variaciones de los gastos de administración, en terminales y de los sistemas de cobro.
- b) *Valor de Patentes y Seguros (VRB)*. Corresponde a un índice de la incidencia de inversiones adicionales en los vehículos. Su valor será estimado por el INE y considera la variación porcentual en los seguros, patente y revisión técnica.
- c) *Índice de Costo de Mano de Obra (ICMO)*. Su variación porcentual será estimada por el INE.
- d) *Precio del Petróleo Diesel (Diesel)*. Corresponderá a la variación porcentual del valor en la serie de precios al por mayor, ítem 224 corregido, serie adicional, estimado por el INE.
- e) *Precio Gas Natural (GNC)*. Corresponderá a la variación porcentual del valor publicado por el INE en la serie de precios al por mayor en el ítem 41.
- f) *Precio del Kilowatts-Hora (\$/Kwh)*. Corresponderá a la variación porcentual del valor promedio publicado por la empresa distribuidora de electricidad Chilectra S.A. al inicio de cada mes de operación para el ítem Demanda Máxima en Punta para la tarifa BT-4.3.
- g) *Lubricantes*. Corresponderá a la variación porcentual del valor publicado por el INE en la serie de precios al por mayor en el ítem 226.
- h) *Neumáticos*. Corresponderá la variación porcentual del valor publicado por el INE en la serie de precios al por mayor en el ítem 229.
- i) *Valor del Dólar Observado (DO)*. Corresponde a la variación porcentual en el promedio mensual del valor reportado por el Banco Central de Chile. Busca capturar el costo de mantención asociado a los repuestos de los buses.

Las ponderaciones que se entregará a cada uno de los factores señalados en el inciso precedente se señalan en la Tabla N° 6 de acuerdo a las distintas tecnologías, largo del bus, altura de entrada y piso, y Norma de emisión. Sin perjuicio de lo anterior, los Oferentes podrán solicitar una disminución del valor asignado al ponderador (i), aumentando en igual valor el ponderador (a), lo cual deberán expresar en el Documento N° 13 contenido en el Anexo 2 de las presentes Bases. En este caso, el vector de indexación aplicable al

Concesionario, durante la vigencia de la concesión, será el que resulte de aplicar los valores indicados por el Oferente en el referido documento.

**Tabla N° 6: Ponderadores de costo por tipo de bus**

Tipo de Tecnología	Subclase	Altura de entrada y piso	Norma Emisión	Factores de Reajuste								
				a	b	c	d	e	f	g	h	i
Diesel	B2	low-entry	EURO III	0,170	0,010	0,298	0,330	0,000	0,000	0,011	0,066	0,115
Diesel	C1	low-entry	EURO III	0,174	0,011	0,272	0,317	0,000	0,000	0,015	0,080	0,131
Diesel	C2	low-entry	EURO III	0,156	0,012	0,220	0,376	0,000	0,000	0,012	0,081	0,143
Diesel	Tipo P y M	alto	EURO I, II o III	0,174	0,010	0,306	0,332	0,000	0,000	0,010	0,067	0,101
GNC	B2	low-entry	EURO III	0,183	0,010	0,321	0,000	0,240	0,000	0,012	0,071	0,163
GNC	C1	low-entry	EURO III	0,184	0,012	0,288	0,000	0,227	0,000	0,017	0,085	0,187
GNC	C2	low-entry	EURO III	0,167	0,013	0,235	0,000	0,272	0,000	0,014	0,086	0,213
GNC	Tipo P y M	alto	EURO I, II o III	0,188	0,011	0,331	0,000	0,242	0,000	0,011	0,073	0,144
Híbridos	B2	low-entry	EURO III	0,177	0,010	0,310	0,306	0,000	0,000	0,010	0,068	0,119
Híbridos	C1	low-entry	EURO III	0,175	0,012	0,274	0,285	0,000	0,000	0,014	0,081	0,159
Híbridos	C2	low-entry	EURO III	0,158	0,013	0,222	0,338	0,000	0,000	0,011	0,082	0,176
Eléctricos	B2	low-entry		0,221	0,036	0,253	0,000	0,000	0,160	0,009	0,056	0,265
Eléctricos	C1	low-entry		0,227	0,033	0,222	0,000	0,000	0,148	0,012	0,065	0,293
Eléctricos	C2	low-entry		0,210	0,038	0,190	0,000	0,000	0,146	0,010	0,070	0,336

Luego, la variación del indexador de pago para el mes  $t$  para el bus tipo  $j$  de tecnología  $k$  será igual a:

$$\Delta VIP_{ij}^k = a_{kj} \cdot \Delta IPC_t + b_{kj} \cdot \Delta VRB_t + c_{kj} \cdot \Delta ICMO_t + d_{kj} \cdot \Delta DIESEL_t + e_{kj} \cdot \Delta GNC_t + f_{kj} \cdot \Delta (\$/Kwh)_t + g_{kj} \cdot \Delta Lubricante_t + h_{kj} \cdot \Delta Neumático_t + i_{kj} \cdot \Delta DO_t$$

Una vez estimada la variación en el indexador del bus tipo  $j$  de tecnología  $k$ , el Ministerio determinará el indexador de pago, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$\Delta VIP_t = \frac{\sum_{k,j} N_j^k \cdot \Delta VIP_{ij}^k}{\sum_{j,k} N_j^k}$$

donde:

$N_j^k$ : Número de kilómetros recorridos por los buses del tipo  $j$ , de tecnología  $k$ , de la Unidad de Negocio, en el que no se considerarán los kilómetros que recorran los buses entre el terminal y el punto de inicio de los servicios.

Los factores señalados en la Tabla N° 6 se revisarán y podrán ser modificados por el Ministerio cada 2 años, lo cual deberá ser autorizado por acto administrativo totalmente tramitado, previa consulta a los Ministerios de Hacienda y Economía Fomento y Reconstrucción. Asimismo, para aquellos tipos de buses no comprendidos en la citada tabla, el Ministerio generará la estructura de costos que corresponda. En el intertanto, dichos tipos de buses serán asimilados al tipo de bus que presente mayor similitud, a juicio del Ministerio, considerando el mayor número de coincidencias respecto de las características: Tipo de Tecnología; Subclase; Altura de Entrada y Piso; y Norma de Emisiones.

El plazo señalado en el inciso anterior podrá ser menor a 2 años en caso de modificaciones legales que alteren la estructura de costos de la industria.

### **3.5.2.7 INGRESOS DERIVADOS DE ACTIVIDADES CONEXAS**

La Sociedad Concesionaria podrá desarrollar las siguientes Actividades Conexas, por las que podrá cobrar un precio:

1. Publicidad estática y dinámica. El Concesionario podrá explotar zonas para publicidad en los buses, siempre que ésta no afecte la información necesaria para el sistema de transporte, los requerimientos de las presentes Bases de Licitación y normas aplicables, lo que deberá ser verificado por el Ministerio.
2. Venta de información relativa al funcionamiento de sus servicios. El Concesionario podrá vender a terceros, distintos del Ministerio, toda aquella información de que disponga en relación con su operación en lo relativo al número y tipo de pasajeros transportados, tasa de ocupación y origen-destino de los viajes.
3. La Sociedad Concesionaria podrá participar de los Sistemas de Compensación y/o de Permisos de Emisión Transables asociados al Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana, o a otras normativas vigentes, y en transacciones de Reducciones Certificadas de Emisiones asociadas al Protocolo de Kyoto, según proceda.

El Concesionario podrá implementar estas Actividades Conexas, o proponer otras, en cualquier instante dentro del período de la Concesión establecido en el artículo 3.4.4 de las presentes Bases de Licitación.

El Concesionario no podrá iniciar labores asociadas a la implementación de las Actividades Conexas hasta no contar con la aprobación del Ministerio respecto del Proyecto Definitivo. Para el otorgamiento de dicha aprobación, el Ministerio verificará que las Actividades Conexas no afecten el normal funcionamiento y calidad de los servicios de transporte de pasajeros concesionados.

### **3.5.3 DE LA DEMANDA REFERENCIAL DE PASAJEROS**

En el Anexo 3 de las presentes Bases se establece para cada Unidad de Negocio Troncal la cantidad mensual referencial de etapas de viaje con derecho a pago del primer año de la Etapa de Régimen, necesaria para la determinación del Pago por Pasajero Transportado a que hace referencia el artículo de 3.5.2.3 de estas Bases.

### **3.5.4 DE LA MODIFICACIÓN DE LA DEMANDA REFERENCIAL DE PASAJEROS**

A partir del segundo año de la Etapa de Régimen, la cantidad mensual referencial de etapas de viaje con derecho a pago señaladas en el Anexo 3 se reajustarán en un 1,7% anual, de acuerdo a la siguiente fórmula.

$$Q_{r,t} = Q_{r,t-12} \times (1 + 1,7\%)$$

donde,

$Q_{r,t}$  : Demanda referencial del mes t

### **3.5.5 DEL CÁLCULO DEL VALOR ACTUALIZADO DE LOS INGRESOS**

El cálculo del Valor Actualizado de los Ingresos Esperados por las Sociedades Concesionarias, para todo el período de concesión, a la fecha de presentación de las ofertas, deberá ser calculado de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$VAI_t^{(e)} = \sum_{t=n}^T \frac{PPT_t Q_t^r}{(1+i)^t}$$

donde

$VAI_t^{(e)}$  : Valor actualizado de los Ingresos Esperados.

$T$  : Plazo de concesión expresado en meses.

$t$  : Mes de concesión.

$t'$  : Mes calendario en el cual se realiza el cálculo del valor actualizado de los ingresos.

$i$  : Tasa de descuento de los flujos, cuyo valor será igual a la tasa mensual de 1,1715%, equivalente a una tasa anual de 15%.

$PPT_t$  : Pago por pasajero transportado vigente en el mes  $t$ , sin considerar los ajustes por efectos de aumento en la Oferta de Plazas y Kilómetros Comerciales y por el mecanismo de ajuste de los ingresos.

Para los meses de concesión posteriores al mes de cálculo, el Pago por Pasajero Transportado a considerar será el correspondiente al mes calendario en el cual se realiza el cálculo, descontados los efectos asociados al aumento en la Oferta de Plazas y Kilómetros Comerciales y al mecanismo de ajuste de los ingresos.

$Q_t'$  : Demanda referencial del mes  $t$ .

$n$  : Mes de concesión desde el cual se contabilizan los Ingresos Esperados. En el caso de las Unidades de Negocio Troncal 1, 3 y 5  $n$  será igual a 13, mientras que para las Unidades de Negocio Troncal 2 y 4 su valor dependerá de lo señalado por el Oferente en el Documento N° 12 contenido en el Anexo 2. Si en dicho documento el Concesionario solicitó garantía de ingresos para el primer año de concesión, el valor de  $n$  será igual a 1. En caso contrario,  $n$  será igual a 13.

El cálculo del Valor Actualizado de los Ingresos Reales para las Sociedad Concesionaria, será calculado de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$VAI_t^{(r)} = \sum_{i=n}^T \frac{PPT_i Q_t}{(1+i)^i}$$

donde

$VAI_t^{(r)}$  : Valor actualizado de los ingresos reales, calculados al mes  $t'$  de concesión.

$Q_t$  : Corresponde a la Demanda Real en el mes  $t$ .

$T$  : Corresponde al plazo de concesión, establecido en el artículo 3.4.4 de las presentes Bases.

En el caso de las Unidades de Negocio Troncal 2 y 4, para efectos de realizar los cálculos precedentes, durante el primer año de concesión, la cantidad referencial de pasajeros será igual a la establecida para los mismos meses del segundo año de concesión, señalada en el Anexo 3, ponderada por el porcentaje de plazas disponibles respecto de las requeridas para la Etapa de Régimen.

Si el Concesionario solicitó garantía de ingresos para el primer año de concesión, y los ingresos reales son mayores a los Ingresos Esperados al término de dicho año, entonces el Concesionario deberá efectuar un aporte a la Reserva Técnica Operativa equivalente al pago que hubiere recibido por concepto de prestación de sus servicios por sobre el nivel garantizado.

Ahora bien, si los ingresos reales fueron inferiores a los esperados, el monto adeudado será pagado de la siguiente forma: si, a la fecha de inicio de la Etapa de Régimen, el saldo en la Reserva Técnica Operativa fuere mayor a UF 380.000, el excedente por sobre dicho monto será destinado a pagar las deudas que eventualmente existieren a favor del Concesionario, lo cual se verificará en la primera fecha de pago. En caso de no producirse este excedente, o en caso que, habiéndose producido no fuere suficiente para pagar todas las deudas que eventualmente existieren a favor del Concesionario, se procederá a incrementar el Pago por Pasajero Transportado solicitado en la Oferta Económica presentada por el Concesionario. En el caso de la Unidad de Negocio Troncal 2, el incremento en el Pago por Pasajero Transportado se calculará de acuerdo a la siguiente expresión.

$$\Delta PPT = \left( \frac{\text{Monto Adeudado}}{1.943.692.095} \right)$$

En el caso de la Unidad de Negocio Troncal 4, el incremento en el Pago por Pasajero Transportado se calculará de acuerdo a la siguiente expresión.

$$\Delta PPT = \left( \frac{\text{Monto Adeudado}}{1.858.090.960} \right)$$

### **3.5.5.1 EXTENSIÓN DE PLAZO DE CONCESIÓN POR NO PAGO DEL TOTAL DEL VALOR ACTUALIZADO DE LOS INGRESOS ESPERADOS**

En caso que al término del plazo base de concesión el Valor Actualizado de los Ingresos Reales sea inferior al Valor Actualizado de los Ingresos Esperados, la duración de la concesión podrá extenderse hasta que dichos valores se igualen, más 3 meses.

No obstante lo anterior, la duración de la extensión de la concesión no podrá en ningún caso ser superior al plazo máximo establecido en los artículos 3.4.4.1, 3.4.4.2.1 y 3.4.4.2.2.

### **3.5.6 DE LOS INCENTIVOS POR CALIDAD DEL SERVICIO**

#### **3.5.6.1 DEL ÍNDICE DE GRADO DE SATISFACCIÓN DE USUARIOS (IGS)**

Como una forma de verificar el grado de satisfacción de los usuarios con el servicio prestado por los Concesionarios de las distintas Unidades de Negocio Troncal, el Ministerio realizará cada doce (12) meses una encuesta a los usuarios de dichos servicios. El diseño, la toma de datos y el procesamiento de las encuestas a usuarios será de responsabilidad del Ministerio.

Sin perjuicio de lo señalado en el inciso anterior, con el objeto de tener una base de referencia, se realizará una encuesta al quinto (5) mes, contado desde la puesta en marcha de los servicios de transporte de la Etapa de Régimen a que se hace referencia en el artículo 3.4.3 de las presentes Bases. Luego, al mes once (11) contado desde el inicio de la Etapa de Régimen, se realizará la segunda encuesta que dará lugar al primer reparto de las bonificaciones.

Con la información obtenida a partir de la encuesta de satisfacción de usuarios, se obtendrá el Índice de Grado de Satisfacción de Usuarios (IGS) para cada Unidad de Negocio, el cual incidirá en el cálculo del Índice de Bonificación definido en el artículo 3.5.6.4 de las presentes Bases.

La metodología asociada al diseño de la encuesta, el tamaño muestral por Unidad de Negocio, los períodos de toma de datos, y todos los aspectos necesarios para la aplicación de dicho instrumento se informarán a los Concesionarios, treinta días antes de la puesta en marcha de los servicios de transporte de la Etapa de Régimen señalado en el artículo 3.4.3 de las presentes Bases. El Ministerio podrá revisar y modificar la metodología para la obtención del IGS desde la aplicación de la primera encuesta.

### 3.5.6.2 DEL ÍNDICE DE CALIDAD DE SERVICIO

Como una forma de medir la calidad del servicio entregado por cada Concesionario, se realizarán muestreos continuos y aleatorios a los servicios de las distintas Unidades de Negocio. En estos muestreos se medirán variables de calidad de servicio, tales como limpieza, estado y señalética interior y exterior de los buses, uniforme del personal de conducción y apoyo, multas aplicada a los servicios, entre otras. El diseño, la ejecución de los muestreos, así como el procesamiento de la información será de responsabilidad del Ministerio, sin embargo los Concesionarios deberán permitir el ingreso gratuito a los buses por parte del personal debidamente identificado.

Con la información obtenida, el Ministerio cada doce (12) meses de operación, obtendrá el Índice de Calidad de Servicio (ICS) para cada Unidad de Negocio, el cual incide directamente en el cálculo del Índice de Bonificación definido en el artículo 3.5.6.4 de las presentes Bases. Los muestreos podrán efectuarse a partir de la puesta en marcha de los servicios de transporte de la Etapa de Régimen señalada en el artículo 3.4.3 de las presentes Bases.

La metodología asociada al diseño del muestreo y todos los aspectos necesarios para la aplicación de dicho instrumento se informarán a los Concesionarios, treinta días antes de la puesta en marcha de los servicios de transporte de la Etapa de Régimen señalado en el artículo 3.4.3 de las presentes Bases. El Ministerio podrá revisar y modificar la metodología para la obtención del ICS.

### 3.5.6.3 DEL ÍNDICE DE REGULARIDAD DEL SERVICIO

El Índice de Regularidad del Servicio (IRS) para el cálculo de las bonificaciones se generará por parte del Ministerio, durante la Etapa de Régimen, de acuerdo a la siguiente metodología:

Sea

$T_s^r$  : Horario real de salida del bus del servicio  $s$  medido en hora, minuto y segundo.

$T_s^p$  : Horario planificado por el programa de operación de salida del bus del servicio  $s$  medido en hora, minuto y segundo.

$S_j$  : Conjunto de todas las salidas de los buses programadas de la Unidad de Negocio  $j$  en un período determinado.

$N_j$  : Número de salidas programadas de la Unidad de Negocio  $j$ .

$D_s^r$  : Desfase real de la salida del bus del servicio  $s$  con respecto a lo programado.

$D_s^o$  : Desfase operacional de la salida del bus del servicio  $s$  con respecto a lo programado.

$TDP_e$  : Tiempo de desfase permitido por el Ministerio. Dicho valor será comunicado a los Concesionarios 30 días antes de la puesta en marcha de la Etapa de Régimen de los servicios definida en el artículo 3.4.3 de estas Bases.

$J$  : Número de Unidades de Negocio Troncal.

Se define como desfase real de la salida del bus del servicio  $s$  con respecto a lo programado ( $D_s^r$ ) como la diferencia entre el horario real de salida del bus del servicio  $s$  y el definido en el programa de operación, medida en segundos:

$$D_s^r = T_s^r - T_s^p$$

El desfase operacional de la salida del bus del servicio  $s$ , con respecto a lo programado ( $D_s^o$ ), es el que se detalla en la Tabla N° 7.

**Tabla N° 7: Desfase Operacional**

Desfase real [Seg.]	Desfase operacional [Seg.]
[0,29]	0
[30,59]	30
[60,89]	60
[90,119]	90
[120,159]	120
[150,179]	150
[180,209]	180

En caso de que el valor del desfase real no se encuentre en la tabla se procederá a seguir con la progresión hasta que el desfase operacional sea 1.800 segundos. Cualquier valor del desfase real por sobre 1.800 segundos tendrá asociado un desfase operacional de 1.800 segundos.

Luego, se define al Tiempo de Desfase Promedio de la Unidad de Negocio  $j$  como

$$TDP_j = \sqrt{\frac{\sum (D_s^o)^2}{N_j - 1}}$$

Con los valores de  $TDP$  de las distintas Unidades de Negocio Troncal, se define:

- Tiempo de desfase base para el período como  $TDP^* = \text{Min.} \{ \{TDP_j\}_{j=1}^J, TDP_e \}$
- Tiempo de desfase máximo para el período como  $TDP^{**} = \text{Max.} \{ \{TDP_j\}_{j=1}^J \}$

De esta manera, cada 6 meses, se calcula el Índice de Regularidad del Servicio (IRS) de la Unidad de Negocio Troncal  $j$  como:

$$IRS_j = 100 \times \frac{(TDP^{**} - TDP_j)}{(TDP^{**} - TDP^*)}$$

### 3.5.6.4 DEL ÍNDICE DE EVASIÓN

Como una forma de medir el nivel de evasión, se realizarán muestreos continuos y aleatorios a los servicios de las distintas Unidades de Negocio. El diseño, la ejecución de los muestreos, así como el procesamiento de la información serán de responsabilidad del Ministerio, para cuyo efecto los Concesionarios deberán permitir el ingreso gratuito a los buses por parte de funcionarios del Ministerio.

Los muestreos se efectuarán a partir de la puesta en marcha de los servicios de transporte en la Etapa de Régimen señalada en el artículo 3.4.3 de las presentes Bases. Con la información obtenida, el Ministerio elaborará cada doce (12) meses un Índice de Evasión de Servicio (IES) para cada Unidad de Negocio, todo lo cual será comunicado a los Concesionarios mediante carta certificada.

Sin perjuicio de lo señalado en el inciso anterior, con el objeto de tener una base de referencia, se realizará una encuesta al quinto (5) mes, contado desde la puesta en marcha de los servicios de transporte de la Etapa de Régimen a que se hace referencia en el artículo 3.4.3 de las presentes Bases. Luego, al mes once (11) contado desde el inicio de la Etapa de Régimen, se realizará la segunda encuesta que dará lugar al primer reparto de las bonificaciones.

A partir de la información obtenida en el primer muestreo, se establecerá el nivel base de evasión para cada Unidad de Negocio, así como el nivel promedio de las Unidades de Negocio Troncal, los cuales serán considerados posteriormente para la distribución de las bonificaciones por concepto de reducción de evasión. Lo anterior, sin perjuicio de las multas que pudieren corresponder, conforme a lo señalado en el N° 9 del artículo 3.6.1.1 de las presentes Bases.

El dinero proveniente de la aplicación de tales multas será acumulado en una cuenta especial que mantendrá para tal efecto el AFT y será repartido a los Concesionarios cada 12 meses, de acuerdo al procedimiento descrito en el artículo 3.5.6.5.1 de las presentes Bases.

Este nivel de comparación será dinámico en el tiempo. Así, la primera medición será considerada como base para la primera distribución. Posteriormente, el muestreo considerado para establecer las bonificaciones pasará a constituir el siguiente nivel base y, así sucesivamente.

### **3.5.6.5 DE LAS BONIFICACIONES**

Cada Unidad de Negocio Troncal será evaluada según su desempeño a través de la ponderación del IRS, definido en el artículo 3.5.6.3 de las presentes Bases, y de los índices IGS e ICS, definidos en los artículos 3.5.6.1 y 3.5.6.2 de las presentes Bases, respectivamente.

El Índice de Bonificación se calculará de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$IB_i = 0.25*IRS_i + 0.35*ICS_i + 0.4*IGS_i$$

donde:

$IB_i$  : Índice de Bonificación de la Unidad de Negocio Troncal  $i$

$IRS_i$  : Índice de Regularidad del Servicio de la Unidad de Negocio Troncal  $i$

$ICS_i$  : Índice de Calidad de Servicio de la Unidad de Negocio Troncal  $i$

$IGS_i$  : Índice de Grado de Satisfacción de la Unidad de Negocio Troncal  $i$

Aquellas Unidades de Negocio cuyo  $IB_i$  es superior a 70, podrán acceder a la bonificación señalada en el presente artículo.

El valor del  $IB_i$  se calculará cada doce meses durante toda la Etapa de Régimen, contados desde el día de su inicio definido en el artículo 3.4.3 de las presentes Bases.

### 3.5.6.5.1 DE LA DISTRIBUCION DE LAS BONIFICACIONES

Del dinero acumulado en la cuenta de multas de las Unidades Troncales señalada en el artículo 3.6.1 de estas Bases, un 70% será repartido entre las Unidades de Negocio Troncal que obtengan un  $IB_i$  mayor a 70. La proporción de dinero que obtenga cada Unidad de Negocio tendrá directa relación con la diferencia entre el valor del  $IB_i$  obtenido por el Concesionario y el umbral mínimo.

La bonificación a pagar a cada Concesionario se calculará como sigue:

$$B_i = \frac{IB_i - 70}{\sum_{k=1}^n (IB_k - 70)} \cdot FMT$$

donde:

- $n$  : Número de Unidades de Negocio Troncal en las que se obtuvo una puntuación superior a 70 en el índice  $IB$ .
- $i$  : Identificador de la Unidad de Negocio que obtuvo una puntuación superior a 70 en el índice  $IB$
- $B_i$  : Bonificación del Concesionario  $i$  por obtener puntuación superior a 70 en el índice  $IB$ .
- $IB_i$  : Índice de bonificación del Concesionario  $i$ .
- $FMT$  : Dinero acumulado en la cuenta de multas de las Unidades de Negocio Troncal a repartir entre las Unidades de Negocio Troncal.
- $k$  : Corresponde al número de Unidades de Negocio Troncal que obtuvo una puntuación superior a 70 en el Índice  $IB$ .

Si en algún período ninguna Unidad de Negocio Troncal obtiene un valor superior a 70 en su  $IB$ , no se repartirá bonificación y el  $FMT$  se acumulará para un período posterior.

El valor de las bonificaciones será pagado cada doce (12) meses y dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha en que el Ministerio comunique al(los) Concesionario(s) el resultado del proceso de distribución de las bonificaciones para el período correspondiente. La comunicación incluirá un reporte de la distribución de las bonificaciones a cada Unidad de Negocio Troncal.

Del mismo modo, el 30% del dinero no distribuido y el dinero recaudado por aplicación de las multas establecidas en el N° 9 del artículo 3.6.1.1 serán distribuidos entre los distintos Concesionarios de acuerdo al siguiente procedimiento:

- Un 50% del dinero acumulado será repartido entre todos aquellos Concesionarios que reduzcan su nivel de evasión respecto de su respectivo nivel base, siendo la distribución proporcional a la reducción individual porcentual de evasión.
- El 50% restante será distribuido entre todos aquellos Concesionarios cuyo nivel de evasión sea inferior al promedio de las Unidades de Negocio Troncales. Los montos a repartir por este concepto serán proporcionales a la diferencia porcentual observada entre el nivel de evasión obtenido por cada Concesionario y el valor de comparación que corresponde al promedio de las Unidades de Negocio Troncales.

### **3.5.6.5.2 DEL INICIO DE LA REPARTICIÓN DE LAS BONIFICACIONES**

El primer reparto de bonificaciones se realizará con los IB calculados en el mes 12 de la Etapa de Régimen.

El valor obtenido para los IB del mes 6 de operación en la etapa antes señalada, tendrá sólo un fin informativo para los diferentes Concesionarios y será comunicado oportunamente por el Ministerio. Adicionalmente, se indicará el monto acumulado en el FMT y el hipotético reparto de éste a cada operador.

### **3.5.7 AJUSTE A LOS SERVICIOS LICITADOS POR AUMENTOS DE LA OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO**

Si producto de Incrementos en la Oferta de Servicios de Transporte Público Masivo (en adelante el “incremento de oferta”), se hace necesaria una reducción de los servicios prestados por el Concesionario, tal que resulte para éste una disminución proyectada superior o igual al 3% en los ingresos por bus kilómetro (IBK), según indicador que se define más adelante, para el período de 12 meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia del incremento de oferta, el Ministerio deberá reestablecer el equilibrio económico - financiero del Contrato en la forma descrita en el presente artículo.

El Ministerio comunicará la fecha de entrada en vigencia del incremento de oferta con una anticipación mínima de 24 meses a que éste se produzca. El Ministerio informará en ese mismo plazo en esa misma fecha los términos en que procederán los incrementos de Flota y la regulación de frecuencias entre la fecha de la comunicación y la fecha de entrada en vigencia del incremento de oferta. Del mismo modo, el Ministerio comunicará las reducciones de Flota del Concesionario y modificación de frecuencias de la Unidad de Negocio del Concesionario proyectada a partir de la entrada en vigencia del incremento de oferta.

Para los efectos de mantener el equilibrio económico-financiero, el Ministerio podrá proponer al Concesionario una o más de las siguientes alternativas:

- a) Aumento del valor de Pago por Pasajero Transportado para la Unidad de Negocio, el que no podrá ser superior al 15%;
- b) Aumento del plazo de la concesión;
- c) Asignación de otros servicios equivalentes, entendiendo por tales servicios que actualmente se presten sobre la red troncal por algún concesionario de otra Unidad de Negocio, y que puedan ser servidos por la Flota ociosa originada por un incremento de oferta;
- d) Otras medidas que permita la normativa vigente, acordadas entre el Ministerio y el Concesionario, que cuenten con la aprobación del Ministerio de Hacienda.

Para los efectos de determinar el reestablecimiento del equilibrio económico-financiero del contrato se deberán deducir de las compensaciones los costos variables en los que el Concesionario no incurrirá producto de la reducción de Flota.

Se entenderá que el equilibrio económico financiero del contrato se reestablece, considerando la deducción indicada en el inciso precedente, cuando las alternativas de compensación antes indicadas permitan al concesionario mantener para los 12 meses siguientes a la entrada en vigencia del incremento de oferta, el ingreso por bus kilómetro de la Unidad verificado en los 24 meses anteriores a la comunicación a que se refiere el inciso segundo del presente artículo o el plazo menor contado desde la entrada en operación de la Concesión hasta tal fecha, incrementado en un 1% por cada período de 12 meses, entre el primero del mes siguiente a la fecha de la comunicación y el último día del mes anterior al de entrada vigencia del incremento de oferta.

El ingreso por bus kilómetro (IBK) se determinará según la siguiente expresión:

$$IBK = (PR/ BKT) \times (1,01)^P$$

donde:

- PR : Corresponde al total de los pagos reales a la Unidad de Negocio Troncal durante los últimos veinticuatro meses o plazo efectivo de concesión si este es inferior.
- BKT : Corresponde al total de buses kilómetros recorridos en la Unidad de Negocio Troncal durante los últimos veinticuatro meses o plazo efectivo de concesión si este es inferior.
- P : Períodos de 12 meses entre el primero del mes siguiente a la fecha de la comunicación a que se refiere el inciso segundo y el último día del mes anterior al de entrada en vigencia del incremento de oferta, calculado con dos decimales.

Cualquier diferencia que se produzca en relación con la aplicación de este artículo, ya sea por falta de acuerdo en relación con el monto de las deducciones a efectuar, de acuerdo con lo señalado en el inciso cuarto, o en general, respecto del impacto del incremento de oferta en los ingresos por bus kilómetro del Concesionario, éstos serán determinados por el Ministerio, el que deberá pronunciarse dentro del plazo máximo de 120 días de que le sea requerido.

La resolución del Ministerio deberá fundarse en criterios objetivos y transparentes, debiendo en todo caso oír previamente a ambas partes.

Si Metro S. A., mediante nuevas inversiones, incrementa la oferta establecida en el Anexo 1 de las presentes Bases de Licitación, se revisará y, eventualmente, se modificará la estructura de remuneración de dicha empresa, previo consentimiento de ésta.

### **3.6 DE LA FISCALIZACIÓN DE LOS CONTRATOS**

Sin perjuicio de las facultades de fiscalización que correspondan a las entidades competentes, corresponderán al Ministerio las labores de supervigilancia de los contratos de concesión, así como el desarrollo de labores relativas a la correcta ejecución y gestión de los mismos.

Toda comunicación y relación entre el Concesionario y el Ministerio se canalizará a través del Gerente General de la empresa concesionaria, de conformidad con lo establecido en el artículo 3.4.10 de las presentes Bases de Licitación.

El Ministerio determinará el sistema de comunicaciones que utilizará con el Concesionario durante la concesión, debiendo usar como registro oficial un libro denominado “Libro de Explotación de los Servicios de Transporte” de la Unidad de Negocio correspondiente,

señalado en el artículo 3.6.4 de las presentes Bases de Licitación, sin perjuicio de otros que puedan establecerse. Igualmente, determinará la forma de archivo e identificación de los documentos que se emitan, los cuales se considerarán oficiales para todos los efectos legales y contractuales.

El Concesionario deberá otorgar libre acceso al Ministerio a todos los antecedentes que sean necesarios para su labor de supervigilancia y control del cumplimiento de sus obligaciones.

### **3.6.1 DE LAS SANCIONES**

El incumplimiento o infracción por parte del Concesionario de cualquiera de las obligaciones del Contrato de Concesión, será causal de multas o, en los casos previstos en el artículo 3.6.1.2 de las presentes Bases de Licitación, de la sanción de caducidad de la concesión.

Las sanciones establecidas en el inciso precedente serán aplicables al titular de la concesión, aun cuando la falta sea imputable personalmente a la acción u omisión de un conductor o personal del servicio o dueño del vehículo. Por lo tanto, los titulares de la concesión serán responsables directos y en forma indelegable de todos los aspectos que involucra el buen servicio a que se obligan por medio del contrato, y de los incumplimientos en que eventualmente se incurra en la prestación del servicio.

Sin perjuicio de aquellas que correspondan por aplicación de la normativa vigente, las sanciones contractuales establecidas las presentes Bases de Licitación se aplicarán durante la vigencia del contrato.

Los montos percibidos por efecto de la aplicación de las multas señaladas en el artículo 3.6.1.1 de las presentes Bases se ingresarán en una cuenta de multas de las Unidades de Negocio Troncal que para tal efecto creará el Administrador Financiero.

Las multas que se apliquen a los concesionarios en la Etapa de Implementación y por incumplimiento de la puesta en marcha de la Etapa de Régimen, deberán ser pagadas directamente por éstos mediante depósito en la cuenta de multas de las Unidades de Negocio Troncal señalada en el inciso anterior, para su posterior distribución, en los términos establecidos en el artículo 3.5.6.5.1.

#### **3.6.1.1 DE LAS MULTAS CONTRACTUALES**

Nº 1.- Se aplicará una multa equivalente a 10 UF por cada uno de los incumplimientos que a continuación se señalan:

- a) No uso de uniforme por parte del personal de conducción mientras se encuentre conduciendo un bus;
- b) Rehusar injustificadamente a transportar pasajeros cuando la capacidad del vehículo no estuviera completa;
- c) ELIMINADA;
- d) No proporcionar al Ministerio los antecedentes que éste le solicitare por escrito, dentro de los plazos que éste hubiere fijado, o que las presentes Bases establecieren, o la negativa injustificada a entregarlos. Esta multa se aplicará por cada día de atraso;
- e) Por cada bus que incumpla las disposiciones relativas a la presentación exterior e interior de buses y su señalética;
- f) Por cada bus que incumpla las disposiciones sobre uso de paraderos o lugares para tomar y dejar pasajeros;
- g) Por cualquier servicio en el que se verifique una disminución de la Capacidad de Transporte comprometida en el Programa de Operación, descrito en el artículo 4.2.4 de las presentes Bases;
- h) Prestar servicios con buses desaseados, rayados o en mal estado. Esta multa se aplicará por cada bus que sea sorprendido en dicha situación;
- i) ELIMINADA;
- j) Cualquier otro incumplimiento al contrato que no se encuentre expresamente sancionado en las presentes Bases de Licitación.

Nº 2.- Se aplicará una multa equivalente a 20 UF por los siguientes incumplimientos:

- a) Por cada bus que circule con las puertas abiertas;
- b) Por cada bus que transgreda los niveles máximos de emisión;
- c) Por cada día de retraso en cualquiera de las puestas en marcha a que se refiere el artículo 3.4.3 de las presentes Bases de Licitación, en caso que se haya generado el plazo adicional allí señalado;

- d) Por cada bus que preste servicios de transporte de pasajeros, sin portar en el vehículo, el certificado de inscripción en el Registro Nacional;
- e) La falta de entrega o entrega incorrecta de la información que el Concesionario se encuentre obligado a entregar a los usuarios;
- f) Por cada día de retraso en el cumplimiento de los hitos que se señalan en los artículos 4.1.2.14 y 4.1.3.14 de las presentes Bases de Licitación.

N° 3.- Se aplicará una multa equivalente a 30 UF por cada uno de los incumplimientos que a continuación se describen:

- a) Incumplimiento de la obligatoriedad de contratar y mantener vigente el seguro para los operarios a bordo de los buses, señalado en el artículo 4.3.3 de estas Bases, por cada día en que se verifique esta situación;
- b) No uso de las Estaciones de Intercambio Modal, por cada vez que se verifique esta conducta;
- c) Cada vez que se acumulen cinco multas por alguno de los incumplimientos contractuales señalados en los N° 1 y N° 2 del presente artículo de las Bases de Licitación, en el lapso de seis meses o cada vez que se acumulen diez en el transcurso de la concesión;
- d) No dar cumplimiento a las instrucciones impartidas por el Ministerio, de acuerdo con lo establecido en las presentes Bases. En caso que el incumplimiento sea sancionado de forma específica, se aplicará la sanción mayor.

N° 4.- Se aplicará una multa equivalente a 40 UF por cada uno de los incumplimientos que a continuación se señalan:

- a) Por cada vehículo que se encuentre operando sin estar inscrito en el Registro Nacional, o estando impedido de hacerlo, conforme a lo dispuesto por el artículo 38° del DS N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y sin perjuicio de la multa allí señalada;
- b) Por cada semana de retraso en el cumplimiento de cualquiera de los plazos establecidos en el artículo 4.5 de las presentes Bases de Licitación, para contar con el o los permisos de edificación y la o las autorizaciones de funcionamiento señaladas en dicho artículo;

- c) Por utilizar buses de la flota de la Unidad de Negocio respectiva, para prestar servicios distintos a los establecidos en las presentes Bases. Esta multa se aplicará por cada bus que se detecte en la situación antes señalada;
- d) Por haber obtenido, uno o más vehículos de la flota, su certificado de revisión técnica en contravención a lo dispuesto en la normativa vigente;
- e) Por cada bus que falte para completar el porcentaje de flota propia establecido en el artículo 3.5.1 de las presentes Bases. Esta multa se aplicará por cada semana en que se verifique esta circunstancia.

Nº 5.- Se aplicará una multa equivalente a 100 UF por cada uno de los incumplimientos que a continuación se señalan:

- a) La presentación, debidamente comprobada, de antecedentes inexactos que afecten las condiciones económicas y operativas de la concesión;
- b) Por cada vez que se sorprenda a un bus, de manera injustificada, realizando un trazado distinto al señalado en el Programa de Operación correspondiente;
- c) Adulteración del equipamiento embarcado o de la información registrada y transmitida por éste;
- d) Por la acumulación de cinco multas de aquellas mencionadas en los Nº 3 y 4 del presente artículo, en el período de un año o de cinco en el período de dos años, contados desde la primera infracción de este tipo;
- e) Por modificaciones a la capacidad de los buses sin autorización del Ministerio, de conformidad con lo señalado en los artículos 4.1.2.1 y 4.1.3.1 de las presentes Bases;
- f) Por infracción de las obligaciones establecidas en el artículo 3.4.7.1 de las presentes Bases de Licitación;
- g) Por cada servicio cuyo Índice de Ocupación Media que se define en el Anexo 5.2, sobrepase el umbral permitido para el período correspondiente, salvo en caso que se encuentre pendiente un aumento de la Oferta de Plazas requerido por el Ministerio conforme a lo establecido en el artículo 3.5.2.5.2 de las presentes Bases, o en caso que en ese servicio y período el Concesionario se encuentre operando a capacidad de transporte máxima.

N° 6.- Se aplicará una multa equivalente a 200 UF por cada uno de los incumplimientos que a continuación se señalan:

- a) Por cada servicio en el que, en cualquier período del día, se verifique que la cantidad de salidas de buses desde los respectivos puntos de inicio de los servicios, en un lapso de 2 horas, es menor al 60% de la establecida en el Programa de Operación correspondiente. Esta multa se aplicará por cada día en que se verifique la falta, sin perjuicio de la aplicación de aquéllas señaladas en el N° 7;
- b) Por no contar con los terminales requeridos de acuerdo a lo señalado en el artículo 4.5 de las presentes Bases, sin perjuicio de lo señalado en la letra b) del número 4 precedente. Esta multa se aplicará por cada 30 días en que se verifique esta situación.
- c) Por incumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 3.4.11, en el inciso penúltimo del artículo 3.5.1 y en el inciso final del artículo 4.3.1.1 de estas Bases.
- d) Por cada servicio en el que, en cualquier período del día, se verifique que la Capacidad de Transporte supere el máximo permitido vigente.
- e) Por no dar boleto a los usuarios que paguen la tarifa en dinero en efectivo, o por dar boletos distintos a los que provea el Administrador Financiero Transantiago. Esta multa se aplicará por cada vez que se verifique la infracción.

N° 7.- Se aplicará una multa a los Concesionarios que no cumplan con el horario de salida de cada uno de los servicios, establecido en el Programa de Operación respectivo. Dicha multa se aplicará respecto del promedio mensual de la Desviación del Desfase de la Unidad (DDF), definido en el Anexo 8, y de acuerdo a la Tabla N° 8.

**Tabla N° 8: Multas por desfases del Programa de Operación**

DDF	Multa [UF]
[0,5]	0
(5,15]	20
(15,25]	30
(25,35]	40
(35,45]	50
(45,55]	60
(55, 100]	100

Nº 8.- Se aplicará las siguientes multas a los Concesionarios de cada Unidad de Negocio, que no den cumplimiento a cualquiera de las fechas de puestas en marcha señaladas en el artículo 3.4.3 de las Bases:

**Tabla Nº 9: Multas por incumplimiento en la flota ofertada Unidades de Negocio 1, 3 y 5**

Incumplimiento	Puesta en Marcha	
	Etapa de Implementación	Etapa de Régimen
No inicia operación de un porcentaje igual o inferior al 5% de la flota ofertada de la Unidad de Negocio	1.000 UF	5.000 UF
No inicia operación de un porcentaje superior a un 5% e igual o inferior al 25% de la flota ofertada de la Unidad de Negocio	2.000 UF	6.000 UF
No inicia operación de un porcentaje superior al 25% e igual o inferior al 50% de la flota ofertada de la Unidad de Negocio	3.000 UF	7.000 UF
No inicia operación de un porcentaje superior al 50% de la flota ofertada de la Unidad de Negocio	5.000 UF	10.000 UF

En el caso de las Unidades de Negocio 2 y 4, se procederá al cobro de 10.000 UF, por cada incumplimiento, en caso que la totalidad de la flota ofertada en cualquiera de las fechas de puesta en marcha, no de inicio a la operación de los servicios de la Unidad de Negocio.

Nº 9.- Se aplicarán las siguientes multas a los Concesionarios de cada Unidad de Negocio por concepto de evasión:

El monto a cobrar a cada Unidad de Negocio Troncal será proporcional a su nivel relativo de evasión en comparación con el de las demás Unidades de Negocio Troncal. Así, a la Unidad de Negocio que sobrepase en menor medida el nivel de evasión promedio, se le aplicará una multa de 1.000 UF, la cual se incrementará conforme se ejemplifica en la Tabla Nº 9a. Para efectos de calcular el nivel de evasión promedio sólo se considerarán aquellas Unidades de Negocio Troncal cuyo porcentaje de evasión exceda al 5%.

**Tabla Nº 9a: Multas por evasión**

Nivel de Evasión Relativo	Multa
Unidad de Negocio A (con el menor nivel)	1.000 UF
Unidad de Negocio B	2.000 UF

Unidad de Negocio C	3.000 UF
Unidad de Negocio D (con el mayor nivel)	4.000 UF

N° 10.- Se aplicará una multa a los Concesionarios de cada Unidad de Negocio por concepto de incumplimiento de hasta el 5% de las obligaciones asociadas al gasto promedio por bus en personal de conducción ofertado en el Documento N° 14-T del Anexo 2 de las presentes Bases. El monto de la multa corresponderá exactamente al monto no gastado, incrementado en un 25%.

Las multas asociadas a las infracciones señaladas en las letras g) del Numeral 1, letra e) del Numeral 2, letra g) del Numeral 5, letra a) del Numeral 6 y Numeral 7 del presente artículo, no serán aplicables durante los tres primeros meses, contados desde la fecha de puesta en marcha de los servicios en la Etapa de Régimen, que establece el artículo 3.4.3 de las presentes Bases de Licitación.

### **3.6.1.2 CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN**

Sin perjuicio de las demás situaciones previstas en las presentes Bases, se aplicará, previo procedimiento administrativo, la sanción de caducidad de la concesión en los siguientes casos:

- a) Disminución del capital de la Sociedad Concesionaria sin autorización expresa del Ministerio o contra prohibición expresa, en aquellos casos en que dicha autorización sea obligatoria;
- b) Entrega de información requerida con antecedentes o datos inexactos, que afecten las condiciones económicas y operativas de la concesión, en dos oportunidades;
- c) Si transcurrido el plazo de 30 días, contados desde la notificación que hiciera el Ministerio, el concesionario persistiere en las inhabilidades establecidas en el artículo 3.2.1 de las presentes Bases de Licitación;
- d) Acumulación de multas pagadas por la Sociedad Concesionaria, por un monto superior a 6.000 UF, durante un período de doce meses. Para estos efectos, no serán contabilizadas las multas por incumplimiento de la o las puestas en marcha de los servicios, definidas en el artículo 3.4.3 de las presentes Bases, que se establecen en los N° 8, 9 y 10 del artículo anterior;

- e) No renovación, reemplazo o reconstitución, según corresponda, de la Garantía de Cumplimiento del Contrato;
- f) Ceder la Concesión sin autorización expresa del Ministerio o modificar el giro de la Sociedad Concesionaria con infracción de lo establecido en las presentes Bases;
- g) Abandono de la prestación de los servicios en cualquier momento del período de concesión. Para estos efectos se entenderá por abandono de la prestación de los servicios, a la inexistencia de frecuencia de cualquiera de los servicios de la Unidad de Negocio en los períodos punta en dos días hábiles consecutivos;
- h) Si transcurrido el plazo adicional señalado en el artículo 3.4.3, el Concesionario no ha dado inicio a la prestación de los servicios de transporte en las condiciones previstas en las presentes Bases de Licitación;
- i) Por haber incurrido en cinco ocasiones en las infracciones señaladas en la letra c) del numeral 6 del artículo 3.6.1.1;
- j) Por incumplimiento de la obligaciones contraídas por el Concesionario en su Oferta Económica, relativas a: i) efectuar el Gasto Promedio por Bus en Personal de Conducción y/o ii) prestar los servicios que exija el Ministerio con cargo a los Kilómetros Comerciales adicionales para mejorar nivel de servicio, todo ello, en caso de ser procedente, de conformidad con lo señalado en el artículo 5.1.2 de las presentes Bases de Licitación;
- k) Por incumplimiento de la obligación de suscribir los contratos señalados en el artículo 3.4.2.1 de las presentes Bases de Licitación.

El procedimiento para la aplicación de la sanción prevista en este artículo se sujetará al mismo procedimiento establecido respecto del cobro de multas contractuales, señalado en el artículo 3.6.2 de las presentes Bases.

En caso de caducidad de la concesión, el Concesionario estará obligado a prestar los servicios de la Unidad de Negocio respectiva en los términos y durante un lapso prudencial que señale el Ministerio, contado desde la fecha en que quede firme la resolución que impone dicha sanción. Durante este período, el Concesionario tendrá derecho a percibir los ingresos que correspondan por la prestación de sus servicios, salvo las bonificaciones que pudieren corresponderle de acuerdo a lo señalado en los artículos 3.5.6.4 y 3.5.6.5.1, y descontados los montos que correspondan por concepto de aplicación de multas.

La caducidad de la concesión podrá dar lugar al cobro de la Garantía de Cumplimiento del Contrato establecida en el artículo 3.4.6 de las presentes Bases. Esta Garantía no se hará efectiva en caso que el Concesionario dé cumplimiento a las obligaciones establecidas en el presente artículo. En tal caso, una vez acreditado el cumplimiento de dichas obligaciones, el Ministerio procederá a devolver la Garantía al Concesionario. De ser necesario, el Concesionario deberá renovar la mencionada Garantía, con una anticipación no inferior a 30 días antes de su vencimiento, bajo pena de hacer efectivas las Garantías que se encontraren vigentes.

Dentro del lapso prudencial determinado por el Ministerio, siguiente a la fecha en que quede firme la resolución que declara la caducidad de la concesión, el Ministerio procederá a efectuar una licitación pública de uso de vías para la prestación de los servicios de transporte asociados a la Unidad de Negocio correspondiente.

En esta nueva licitación se incluirán los buses y, si el Concesionario consiente en ello, los terminales y demás instalaciones y equipamientos de gestión de flota (SAEF o COF) de la respectiva Unidad de Negocio, los cuales deberán ser transferidos por el Concesionario saliente a favor del nuevo Concesionario. Para este efecto, la nueva licitación contemplará los siguientes tramos:

Primer Tramo: el precio por pasajero transportado (PPT) será el mismo del contrato del concesionario saliente y la vigencia de la nueva concesión se extenderá por el plazo restante de la concesión original. La variable de asignación será el mayor precio por los activos del Concesionario saliente especificados en el inciso anterior, con un precio mínimo equivalente a los valores que se encuentren registrados en el activo fijo, netos de depreciación, según el último estado financiero auditado.

Segundo Tramo: el PPT será el mismo del contrato del Concesionario saliente y el valor de los activos será equivalente a los que se encuentren registrados en el activo fijo, netos de depreciación, según el último estado financiero auditado. La variable de asignación será el menor plazo del contrato, con un límite máximo correspondiente a la vida útil restante de los buses.

Tercer Tramo: la vigencia del contrato será el plazo restante de la concesión original y el valor de los activos será equivalente a los que se encuentren registrados en el activo fijo, netos de depreciación, según el último estado financiero auditado. La variable de asignación será el menor precio por pasajero transportado (PPT).

Con todo, en caso de no ser posible adjudicar la respectiva Unidad de Negocio a través del procedimiento antes señalado, el Ministerio, mediante resolución fundada y con el objeto

de resguardar la debida continuidad de los servicios, podrá contratar la prestación de los servicios a través de trato directo, debiendo incluir los activos del Concesionario saliente, cuyo valor será equivalente al que se encuentre registrado en el activo fijo, netos de depreciación, según el último estado financiero auditado.

En caso de incluirse los terminales dentro de los bienes a transferir, éstos serán valorados en UF según el valor al que se hayan incorporado al activo de la Sociedad Concesionaria.

En caso que, como resultado del procedimiento establecido en los incisos quinto y siguientes del presente artículo, se deban transferir los activos del Concesionario saliente, el nuevo Concesionario deberá acreditar la adquisición de éstos como requisito previo a la puesta en marcha de sus servicios.

### **3.6.2 DEL PROCEDIMIENTO DE APLICACIÓN DE SANCIONES**

El Ministerio formulará cargos al Concesionario, los cuales serán notificados a través de carta certificada dirigida a su domicilio, entendiéndose por tal aquél que hubiere designado en los estatutos sociales vigentes, de acuerdo con los registros de que disponga el Ministerio. El afectado tendrá un plazo de 5 días hábiles, contados desde el tercer día siguiente a su recepción según constancia de la oficina de Correos que corresponda, para presentar sus descargos, oportunidad en la cual podrá aportar todos los elementos probatorios que estime pertinentes. Sin perjuicio de lo anterior, dentro de los 10 días siguientes al vencimiento de este plazo, el afectado podrá solicitar, fundadamente, la apertura de un término probatorio, a fin de aportar en él, las pruebas que no hubiere podido allegar en su oportunidad, en cuyo caso, de estimarlo pertinente, el Ministerio dará lugar a éste, abriendo un período de prueba de 10 días hábiles.

Cumplido dicho término, o sin él en caso de no haber sido solicitada la apertura de un término probatorio, o de ser las pruebas propuestas manifiestamente improcedentes o innecesarias, dentro de un plazo no superior a 10 días hábiles, se dictará una Resolución fundada que contendrá los hechos que constituyen la infracción, la aplicación de sanción determinada en caso de ser procedente y del monto de la misma, en caso de ser ésta una multa contractual. Dicha Resolución o la que absuelva según sea el caso, deberá notificarse mediante carta certificada dirigida al Gerente General de la empresa Concesionaria.

Las notificaciones podrán igualmente realizarse a través de cualquier medio que permita dejar constancia fehaciente de la notificación.

El no pago de las multas ordenadas de acuerdo con el procedimiento que antecede, habilitará al Ministerio para el cobro de la Garantía de Cumplimiento del Contrato, sin perjuicio de otras acciones que procedieren.

Tratándose de la aplicación de multas, resueltos los recursos, o transcurridos los plazos para su interposición, se notificará la sanción respectiva al Administrador Financiero a fin de que se haga efectiva. En el caso de multas aplicadas durante la Fase 1 de la Etapa de Implementación, la resolución respectiva se notificará directamente al concesionario y en ella se deberá indicar el plazo dentro del cual dichas multas deberán ser pagadas.

Los procedimientos sancionatorios que se establecen en las presentes Bases se aplicarán sin perjuicio de aquellos que correspondan o procedan de acuerdo con la normativa vigente.

En lo no previsto por este artículo, se aplicará supletoriamente las normas establecidas en la Ley 19.880.

### **3.6.3 RECURSOS**

Las órdenes, instrucciones y resoluciones que dicte el Ministerio, ya sea sobre la operación de los servicios de transportes o sobre otros aspectos que se relacionen con el contrato de concesión, las obligaciones previas a la puesta en marcha de los servicios de transporte o las sanciones que imponga el Ministerio serán susceptibles de reclamo por parte del Concesionario, a través del recurso de reposición, el cual deberá interponerse por escrito dentro de los 5 días hábiles siguientes a su notificación, ante la misma autoridad de la cual hubiere emanado el acto administrativo recurrido; en subsidio podrá interponerse el recurso jerárquico.

Para efectos de la notificación, ésta se entenderá recibida cuando se haya enviado por cualquier medio que permita tener constancia de su recepción.

Dentro de los 5 días hábiles siguientes, la autoridad recurrida se pronunciará sobre la reposición solicitada, manteniendo a firme la orden o resolución, modificándola o dejándola sin efecto. Rechazada total o parcialmente una reposición, se elevará el expediente al superior que corresponda si junto con ésta se hubiere interpuesto subsidiariamente recurso jerárquico.

Cuando no se deduzca reposición, el recurso jerárquico se interpondrá para ante el superior jerárquico de quien hubiere dictado la resolución impugnada, dentro de los 5 días hábiles siguientes a su notificación.

Resuelta la reposición y/o el recurso jerárquico, según sea el caso, esta Resolución se notificará mediante carta certificada dirigida al Gerente General de la empresa Concesionaria.

En lo no previsto por este artículo, se aplicará supletoriamente las normas establecidas en la Ley 19.880.

#### **3.6.4 LIBRO DE EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES**

El Ministerio deberá contar, entre otros antecedentes, con un registro oficial denominado “Libro de Explotación de los Servicios de Transportes”, por cada una de las Unidades de Negocio. En dicho libro se individualizará cada uno de los servicios de la Unidad de Negocio respectiva y el Concesionario de la misma. A este libro tendrán acceso el Ministerio y el Concesionario y siempre deberá permanecer en las oficinas del Ministerio. Este libro deberá abrirse en la fecha de suscripción del contrato de concesión de la respectiva Unidad de Negocio.

El Libro de Explotación comenzará indicando la fecha de inicio de los Hitos definidos en los artículos 4.1.2.14 y 4.1.3.14 de las presentes Bases; continuará señalando la fecha de puesta en marcha de los servicios en la Etapa de Implementación y todos los aspectos relevantes que se produzcan durante el período de concesión.

#### **3.6.5 SISTEMA DE RECLAMOS Y SUGERENCIAS DE LOS USUARIOS**

A más tardar 60 días antes de la puesta en marcha de los Servicios en la Etapa de Implementación, el Ministerio establecerá un Sistema de Reclamos y Sugerencias de los Usuarios conforme al cual deberán atenderse los requerimientos que planteen los usuarios de los servicios concesionados. Dicho Sistema deberá ser aprobado mediante acto administrativo totalmente tramitado y ser comunicado a cada uno de los Concesionarios mediante carta certificada.

En dicho sistema se establecerán los plazos de que dispondrán los Concesionarios para dar respuesta a aquellos reclamos que deriven de la prestación de sus servicios y que sean de su responsabilidad.

#### **3.6.6 DE LAS OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DE INFORMAR AL MINISTERIO**

En un plazo no superior a treinta días contados desde el inicio de la prestación de los servicios de transportes de las Unidades de Negocio, las Sociedades Concesionarias deberán informar al Ministerio los nombres de los auditores externos de dicha sociedad y

una copia legalizada del certificado que estos se encuentran inscritos en el registro de la Superintendencia de Valores y Seguros. Adicionalmente deberán acreditar tener una experiencia mínima de tres años como auditores externos de por lo menos una sociedad sujeta a la fiscalización de la Superintendencia.

El Concesionario deberá otorgar libre acceso al Ministerio a todos los antecedentes que sean necesarios para su labor de fiscalización y control del cumplimiento de las obligaciones emanadas del Contrato de Concesión.

Concluidos los trámites de su inscripción deberá entregar al Ministerio una copia legalizada del certificado que acredite la misma.

En caso que el Concesionario no comunique al Ministerio el nombre de los auditores externos dentro del plazo establecido en el presente artículo, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa establecida en el artículo 3.6.1.1 de las presentes Bases de Licitación.

Durante la vigencia de la concesión, el Concesionario deberá proporcionar al Ministerio la siguiente información:

- a) Estados financieros de la Sociedad Concesionaria, presentados en el formato (FECU) y oportunidad exigidas por la Superintendencia de Valores y Seguros. Este informe deberá ser entregado dentro del plazo de 5 días a contar de la entrega de los mismos en la Superintendencia de Valores y Seguros. En las notas de dichos estados se deberán señalar los ingresos de explotación, identificando las fuentes de estos ingresos.
- b) Estructura, organización, composición del directorio de la Sociedad Concesionaria. Además, deberá informar el nombramiento del equipo de trabajo, así como de los cambios en él producidos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.4.10 de las Bases de Licitación.
- c) Descripción anual de los servicios subcontratados, indicando nombre, RUT y domicilio del subcontratado. Tratándose de la subcontratación de servicios de transporte, la información deberá remitirse al Ministerio, a más tardar dentro de los 5 días hábiles siguientes al perfeccionamiento del contrato respectivo.
- d) Informe semestral, al 30 de junio y 31 de diciembre de cada año, de los costos en que incurrió la Sociedad Concesionaria en la prestación de los Servicios de Transportes. El detalle del contenido de cada informe será comunicado por el

Ministerio con 45 días de anticipación. El Ministerio podrá solicitar información de respaldo para verificar la efectividad de la información entregada.

- e) Informe semestral, al 30 de junio y 31 de diciembre de cada año, con indicadores de gestión. El detalle del contenido que deberá tener cada informe será comunicado por el Ministerio con 30 días de anticipación. El Ministerio podrá solicitar información de respaldo para verificar la efectividad de la información entregada.
- f) Proporcionar información mensual de reclamos presentados por usuarios, identificando el usuario y contenido del reclamo, la fecha, la respuesta dada por el Concesionario y las medidas adoptadas si fuera el caso. Este informe deberá ser entregado dentro de los primeros 15 días del mes siguiente al período informado.
- g) Cualquier otra información que el Ministerio requiera por escrito al Concesionario, para fiscalizar el adecuado cumplimiento del contrato durante su vigencia.
- h) Copia mensual actualizada del Registro de Accionistas.

Toda la información que se debe entregar al Ministerio, será proporcionada en papel y medios magnéticos u ópticos en caso de ser requerido.

Asimismo, el Concesionario deberá permitir en todo momento el acceso a sus buses e instalaciones por parte de personal del Ministerio o mandatados por éste en materias de apoyo, para la fiscalización y obtención de información necesaria para el correcto desempeño de las labores del Ministerio.

El incumplimiento de los requerimientos establecidos en el presente artículo, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en las multas establecidas en el artículo 3.6.1.1 de las presentes Bases de Licitación.

Lo señalado en las letras d) y e) no será aplicable en la Etapa de Implementación.

### **3.6.7 DEL COMITÉ TÉCNICO OPERATIVO**

Con el objeto de facilitar y promover la coordinación de los servicios prestados por los Concesionarios de las distintas Unidades de Negocio Troncales y Alimentadoras, por el Metro, así como con aquellos prestados por los proveedores de Servicios Complementarios (CIG y AFT), a contar de la puesta en marcha de los servicios de la Etapa de Implementación y durante todo el período de concesión, existirá un Comité Técnico Operativo, integrado de la siguiente forma:

- Un representante del Ministerio, quien lo presidirá;
- Un representante de cada uno de los Concesionarios;
- Un representante del AFT, y;
- Un representante del CIG;

Adicionalmente, Metro podrá solicitar al Ministerio que un miembro de dicha empresa se incorpore como integrante del Comité.

El Comité sesionará trimestralmente, dentro de los primeros 15 días del trimestre respectivo, en día, fecha, hora y lugar que será definido por el Ministerio y comunicado a todos sus integrantes, mediante carta certificada, remitida con una anticipación no inferior a 15 días a la fecha en que se realice la sesión. Sin perjuicio de lo anterior, el Comité sesionará a petición de a lo menos dos de sus integrantes, los cuales deberán dirigir la respectiva solicitud al Ministerio, señalando los motivos de la misma. El Ministerio fijará el día, hora y lugar para realizar la sesión. Con todo, el Comité no podrá sesionar más de una vez por mes. El Comité deberá nombrar un Secretario encargado de elaborar y mantener el registro y archivo de la documentación relacionada con su funcionamiento.

Los integrantes del Comité proporcionarán el apoyo administrativo necesario para su funcionamiento, siendo de cargo de ellos, por partes iguales, todos los costos que se originen.

Las sesiones del Comité deberán quedar consignadas en un Libro de Actas, las que serán firmadas por el Presidente, el Secretario y los demás integrantes que así lo deseen, entregándose copia de ellas a todos los miembros del Comité que lo requieran.

Las funciones específicas del Comité serán las siguientes:

- i) Coordinación y apoyo a la gestión de los Concesionarios de las distintas Unidades de Negocio y de Metro;
- ii) Coordinación de las relaciones entre los distintos Concesionarios y Metro, las de éstos con el AFT y el CIG, y la de todos ellos con el Ministerio;
- iii) Coordinación de los procedimientos de entrega de información desde los Concesionarios al AFT y al CIG.
- iv) En general, conocer y adoptar acuerdos sobre aspectos operativos relevantes de las diversas concesiones, sin perjuicio de las facultades del Ministerio de conformidad con las presentes Bases y con la normativa legal y reglamentaria aplicable.

### **3.7 DE LAS DISCREPANCIAS DURANTE LA VIGENCIA DEL CONTRATO**

Las controversias que se generen entre el Ministerio y la Sociedad Concesionaria con motivo de la interpretación o aplicación del contrato de concesión, se resolverán según las reglas establecidas en el artículo 3.4.2 de las presentes Bases de Licitación.

Si no obstante ello, aún persisten divergencias entre las partes, será la Justicia Ordinaria quien dirima la controversia, sin perjuicio de las facultades generales de la Contraloría General de la República, para lo cual las partes fijan domicilio en la comuna de Santiago, Región Metropolitana, Chile.

### **3.8 VALOR DE LAS BASES**

El valor de las presentes Bases de Licitación es de 25 U.F.

## **4. BASES TÉCNICAS**

### **4.1 DE LOS BUSES**

#### **4.1.1 REQUISITOS GENERALES**

Los buses que compongan la flota de la Unidad de Negocio Troncal deberán cumplir con lo establecido en los Decretos Supremos N° 212/1992 y N° 122/1991 ambos del Ministerio y las demás exigencias que se establecen en las presentes Bases.

#### **4.1.2 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE BUSES CON ESTÁNDAR TRANSANTIAGO**

Todos los vehículos deberán estar inscritos, al momento de la puesta en marcha de los servicios adjudicados, en el Registro de Servicios de Transporte de Pasajeros de Santiago, que forma parte del Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros, creado de conformidad a lo establecido en el artículo único de la Ley N° 19.011 que modificó el artículo 3° de la Ley N° 18.696 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Los buses deberán cumplir con las especificaciones técnicas detalladas en el artículo 7 del Decreto Supremo N° 122, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Los buses normados en el D.S. N° 122, de 1991, del Ministerio que pueden ser utilizados en las Unidades de Negocio Troncal corresponden a las Clases B y C establecidas en el

artículo 2 bis de dicho cuerpo reglamentario. No obstante lo anterior, los buses Clase B que podrán ser utilizados en una Unidad de Negocio Troncal corresponden a aquéllos cuya longitud sea superior o igual a 12 metros e inferior a 14 metros, los que para efectos de las presentes Bases se denominarán Subclase B2. A su vez, igualmente para efectos de las presentes Bases, los buses Clase C se dividirán en dos subclases: buses rígidos de una longitud igual o superior 14 metros e inferior a 16,5 metros -subclase C1- y buses articulados de una longitud igual o superior a 16,5 metros -Subclase C2.

#### **4.1.2.1 DE LAS CAPACIDADES**

Para efectos de la presentación de ofertas y del control de los Índices de Ocupación, los buses tendrán la capacidad que para cada modelo haya certificado el Centro de Certificación y Control Vehicular en el proceso de certificación de éstos.

Para efectos de determinar la capacidad efectiva de cada bus se utilizará la fórmula establecida en el numeral segundo del artículo 7 del citado Decreto Supremo N° 122, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Esta capacidad será verificada por el Ministerio previo a la puesta en marcha del sistema y cualquier modificación de ésta deberá ser autorizada por el Ministerio.

#### **4.1.2.2 EMISIONES**

Los buses deberán cumplir con la normativa vigente sobre emisiones.

El Ministerio podrá solicitar semestralmente y durante todo el período de concesión, la medición de emisiones en el Centro de Control y Certificación Vehicular, de una muestra aleatoria no mayor al 1% de la Flota de buses.

#### **4.1.2.3 RELACIÓN PESO – POTENCIA**

Los buses deberán cumplir con la normativa vigente en cuanto a relación peso - potencia.

#### **4.1.2.4 NIVELES DE RUIDO**

Los buses deberán cumplir con la normativa vigente respecto de los niveles de ruido.

#### **4.1.2.5 MODIFICACIONES A LA CARROCERÍA**

La estructura del chasis o carrocería no podrá ser modificada por el Concesionario sin la autorización expresa del fabricante, acreditada ante el Ministerio. Para este objeto se considera modificación todo cambio en las dimensiones y reubicación de los componentes estructurales del chasis o carrocería, reubicación del motor, caja de velocidades y dirección.

Para estos efectos se entenderá por componentes estructurales del chasis los travesaños y largueros y en el caso de la carrocería, las columnas y todo punto de fijación estructural que el fabricante determine.

#### **4.1.2.6 REQUERIMIENTOS ADICIONALES PARA USUARIOS CON MOVILIDAD REDUCIDA**

Los buses deberán cumplir con lo dispuesto en el artículo 26 bis del D.S. N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Adicionalmente, deberán contar en el espacio reservado para el anclaje de la silla de ruedas con mecanismos de aviso de parada y alarma que faciliten la comunicación entre el usuario discapacitado y el conductor. De igual modo, se deberá marcar con el símbolo señalado a continuación el lugar destinado al transporte de los usuarios en silla de ruedas.



Asimismo, cada bus que integre la flota deberá contar, por lo menos, con un asiento reservado para mujeres embarazadas y, en general, para todos los usuarios con movilidad reducida, entendiéndose por tales aquellos que define el Decreto Supremo N° 122, de 1991, del Ministerio. Dicho asiento deberá ser ubicado y señalizado en los términos que para tal efecto determine el Ministerio, mediante resolución, en un plazo que no deberá exceder de 30 días de anticipación a la fecha de presentación de las propuestas.

#### **4.1.2.7 MARCADO AL INTERIOR DEL BUS**

Los buses deberán cumplir con lo establecido en los artículos 30 y 30 bis del D.S. N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

#### **4.1.2.8 PRESENTACIÓN EXTERIOR Y PUBLICIDAD**

El Ministerio determinará las características de presentación exterior que deberán tener los buses que presten servicios en las Unidades de Negocio. Asimismo, el Ministerio determinará los espacios internos y externos que se podrán destinar para publicidad y aquéllos que deberán destinarse a la difusión obligatoria de la información que establezca el Ministerio.

Las mencionadas características, serán establecidas mediante resolución, a más tardar, con 20 días de anticipación a la fecha de presentación de las propuestas. En esta misma resolución se establecerán las características que deberá tener el sistema de información al usuario, en términos de diseño, contenido y soportes.

El Concesionario no podrá prestar servicios con buses que no den cumplimiento estricto a lo señalado en la normativa referida precedentemente, la cual podrá establecer características de presentación específicas para la Etapa de Implementación.

#### **4.1.2.9 DE LA PRESENTACIÓN INTERIOR DEL BUS**

El Ministerio determinará las características de presentación interior del bus tales como colores interiores, diseño y distribución de los asientos y demás accesorios.

Las mencionadas características, serán establecidas mediante resolución, a más tardar, con 20 días de anticipación a la fecha de presentación de las propuestas, pudiendo establecer características de presentación específicas para la Etapa de Implementación.

#### **4.1.2.10 MEDIO DE ACCESO Y SISTEMAS DE CONTROL DE ACCESO**

Los buses deberán contar con un conjunto de equipamientos y sistemas que permitan controlar y registrar el acceso de pasajeros.

Los equipamientos y sistemas antes señalados serán obligatorios 30 días antes del inicio de la Fase II de la Etapa de Implementación y sus funcionalidades y responsables de proveerlos, se detallan en el Anexo 11.

La puerta situada en la parte delantera del bus deberá ser destinada exclusivamente al acceso al mismo. Al interior del bus y frente a la puerta de acceso, el Administrador Financiero deberá instalar y mantener operativo, a más tardar 30 días antes de la fecha de inicio de la Fase II de la Etapa de Implementación, y durante toda la vigencia de la Concesión, dos validadores del Medio de Acceso. No obstante lo anterior, el Concesionario podrá solicitar al Administrador Financiero la instalación de validadores del Medio de Acceso en otras ubicaciones, pero en estos casos serán de su cargo.

En la medida que se optimice el control de acceso de pasajeros, los buses subclase C2 podrán mantener operativas, sólo tres del mínimo de puertas exigidas, de conformidad al D.S. 122/91 del Ministerio, reservando el uso de la o las puertas no operativas, para casos de emergencia o excepción. En el caso que el Concesionario haga uso de esta facultad, las puertas que queden operativas, deberán ser las de entrada baja.

#### 4.1.2.11 VIDA ÚTIL

Para efectos de estas Bases, dependiendo de la tecnología de propulsión utilizada, un bus habrá completado su vida útil cuando supere los límites señalados en la Tabla N° 10.

**Tabla N° 10: Vida útil medida kilómetros recorridos**

Orden	Tecnología de propulsión	Kilometraje máximo recorrido
1°	Motor Diesel	1.000.000
2°	Motor a gas natural comprimido	1.400.000
3°	Motor híbrido (Diesel-eléctrico)	1.400.000
4°	Sistema eléctrico	1.800.000

Por su parte, para determinar el kilometraje recorrido de los buses, se considerará el año de inscripción en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados, no importando el año de modelo anotado en el mismo. Por ejemplo, para los buses inscritos en el año 2005 se asumirá cero kilometraje recorrido al momento de la puesta en marcha de los servicios. En caso de buses inscritos el año 2004, se considerará que han recorrido 40.000 kilómetros.

El Concesionario sólo podrá reemplazar la tecnología de propulsión de los buses por otras de tecnología igual o superior, en cuyo caso conservarán la vida útil del sistema original. Dicho reemplazo de tecnología deberá ser certificado por el Centro de Control y Certificación Vehicular del Ministerio, o el organismo que lo reemplace o suceda.

Una vez completada su vida útil, los buses no podrán seguir prestando servicios en ninguna Unidad de Negocio licitada. No obstante lo anterior, el Ministerio podrá autorizar que buses de la Flota de una Unidad de Negocio, cuya vida útil se haya completado durante la extensión del plazo por VAI, sigan prestando servicios hasta el término del plazo de concesión referido.

#### 4.1.2.12 REEMPLAZO DE FLOTA

Sin perjuicio de lo señalado en el artículo 4.2.3, terminada su vida útil, o antes si el Concesionario así lo determinara, los buses podrán ser reemplazados. En estos casos, los buses reemplazantes deberán tener estándar Transantiago.

#### 4.1.2.13 MANTENIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS

Con una anticipación no inferior a 90 días de la fecha de Puesta en Marcha de los Servicios en Etapa de Implementación, el Concesionario deberá entregar al Ministerio un Programa de Mantención de los vehículos de la flota. Dentro de los 15 días siguientes a la entrega del Programa de Mantención, el Ministerio podrá formular observaciones al mismo, las cuales deberán ser resueltas por el Concesionario dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que se hubieren formulado tales observaciones. Asimismo, cualquier modificación al Programa de Mantención deberá ser aprobada por el Ministerio.

Durante toda la vigencia de la concesión, el Concesionario deberá entregar semestralmente al Ministerio, los documentos que acrediten la realización del mantenimiento de todos los vehículos de la flota, respecto de los aspectos de seguridad y medioambientales, señalados más adelante.

Sin perjuicio de lo anterior, a contar del mes 36 de vigencia de la concesión, el Concesionario deberá realizar dicha mantención en talleres que se encuentren certificados con la norma de calidad internacional ISO 9000:2000 y que incluyan en sus prácticas el concepto de Mantenimiento Centrado en la Confiabilidad (RCM). Para este efecto, cada bus de la Flota deberá portar los documentos que acrediten la realización de la mantención de la flota y el taller en la cual fue realizada, con su correspondiente certificación por los organismos acreditados para tales funciones y su vigencia. Esta obligación no regirá en el caso de la Unidad de Negocio Troncal 3.

La mantención a realizar en los talleres a que hacen referencia los incisos anteriores debe contemplar, al menos, los siguientes aspectos:

Aspectos de seguridad : Frenos, Dirección, Chasis

Aspectos Medioambientales : Motor, Bomba de inyección de combustible, Sistema de transmisión, Manejo de desechos líquidos y sólidos.

#### 4.1.2.14 CUMPLIMIENTO DE HITOS DESPUÉS DE LA ADJUDICACIÓN

En el caso de las Unidades de Negocio Troncal 2 y 4, el ingreso de los buses, y por consiguiente el inicio de la operación de éstos, deberá realizarse de acuerdo con el Cronograma de Ingreso de Buses de la Tabla N° 11, que considera la operación de la totalidad de Flota propuesta por el concesionario, al inicio de la Fase II de la Etapa de Implementación.

**Tabla N° 11: Cronograma de Ingreso de buses con estándar Transantiago.**

Descripción	Plazo máximo (N° días) Desde el hito 1
1er Lote de Buses	240
2° Lote de Buses	321
3er Lote de Buses	410

Para lograr lo anterior las empresas concesionarias deberán respetar la calendarización de hitos de la Tabla N° 12.

**Tabla N° 12: Calendarización de hitos para los buses con estándar Transantiago**

Hito	Descripción	Plazo máximo (N° días) Desde el hito 1
1	Adjudicación de la Licitación	0
2	Presentación de orden de compra de buses	30
3	Recepción de documentación de certificación y homologación de bus (es) tipo.	150
4	Verificación de conformidad de 1er Lote de buses, entrega de documentos de individualización e inscripción de buses en RNSTP	230
5	Verificación de conformidad de 2° Lote de buses, entrega de documentos de individualización e inscripción de buses en RNSTP	310
6	Verificación de conformidad de 3er Lote de buses, entrega de documentos de individualización e inscripción de buses en RNSTP.	400

En el caso que los concesionarios de las Unidades de Negocio Troncal 1, 3 ó 5 hayan ofrecido operar sólo con buses con estándar Transantiago, el ingreso de éstos, y por consiguiente el inicio de la operación de los mismos, deberá realizarse a criterio del Concesionario, quien deberá, al menos con 30 días de anticipación a la incorporación de los buses, informar al Ministerio de las características de los buses y deberá, asimismo, entregar toda la información y documentación requerida por la autoridad para estos efectos. Asimismo, el Ministerio coordinará la inspección de parte o la totalidad de la Flota incorporada.

No obstante lo anterior, durante la Etapa de Implementación y antes de la fecha de inicio de operación de los buses con estándar Transantiago, los Concesionarios de las señaladas Unidades de Negocio 1, 3 ó 5 deberán prestar los servicios con buses sin estándar Transantiago.

#### **4.1.3 CARACTERÍSTICAS DE BUSES SIN ESTÁNDAR TRANSANTIAGO**

En las Unidades de Negocio Troncal en las que las presentes Bases lo permitan, se podrá hacer uso de buses que no cumplan con el artículo 4.1.2 antes señalado, siempre y cuando correspondan a buses con un peso bruto vehicular de al menos 13.000 kilos, siempre que se encuentren inscritos en el Registro de Servicios de Transporte de Pasajeros de Santiago, que forma parte del Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros, con al menos 30 días de anticipación a la fecha de presentación de propuestas.

Adicionalmente, se podrá hacer uso de buses inscritos al 30 de Octubre de 2004, cuyo peso bruto vehicular se encuentre entre los 12.200 y los 13.000 kilos, y que cuenten con suspensión neumática y con transmisión automática.

Los buses deberán además cumplir los requisitos que se señalan en los siguientes artículos.

##### **4.1.3.1 DE LAS CAPACIDADES**

Para efectos de la presentación de ofertas y del control de los Índices de Ocupación, los buses tendrán la capacidad que para cada modelo se detalla en el Anexo 5.2.

##### **4.1.3.2 EMISIONES**

Los buses deberán contar con motores que acrediten el cumplimiento de las normas de emisión. Si la Flota Ofertada para la Etapa de Régimen incluye buses Diesel EURO I o EPA 91 ó Euro II o EPA 94, éstos deberán contar con algún sistema de post tratamiento de emisiones, que permita reducirlas en al menos un 70%. Estos sistemas deberán estar certificados por el Centro de Control y Certificación Vehicular, según la normativa vigente. Dichos sistemas deberán ser implementados en los referidos buses en un 100% al inicio de la Fase II, oportunidad en la cual el Concesionario deberá informar al Ministerio la nómina de los buses que los contienen.

El Ministerio podrá solicitar semestralmente y durante todo el período de concesión, la medición de emisiones en el Centro de Control y Certificación Vehicular, de una muestra aleatoria no mayor al 1% de la Flota de buses.

#### **4.1.3.3 RELACIÓN PESO – POTENCIA**

Los buses deberán cumplir con la normativa vigente en cuanto a relación peso - potencia.

#### **4.1.3.4 NIVELES DE RUIDO**

Los buses deberán cumplir con la normativa vigente respecto de los niveles de ruido.

#### **4.1.3.5 MODIFICACIONES A LA CARROCERÍA**

La estructura del chasis o carrocería no podrá ser modificada por el Concesionario sin la autorización expresa del fabricante, acreditada ante el Ministerio. Para este objeto se considera modificación todo cambio en las dimensiones y reubicación de los componentes estructurales del chasis o carrocería, reubicación del motor, caja de velocidades y dirección.

Para estos efectos se entenderá por componentes estructurales del chasis los travesaños y largueros y en el caso de la carrocería, las columnas y todo punto de fijación estructural que el fabricante determine.

#### **4.1.3.6 REQUERIMIENTOS ADICIONALES PARA USUARIOS CON MOVILIDAD REDUCIDA**

Los buses deberán cumplir con lo dispuesto en el artículo 26 bis del D.S. N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Asimismo, cada bus que integre la flota deberá contar, por lo menos, con un asiento reservado para mujeres embarazadas y, en general, para todos los usuarios con movilidad reducida, entendiéndose por tales aquellos que define el Decreto Supremo N° 122, de 1991, del Ministerio. Dicho asiento deberá ser ubicado y señalizado en los términos que para tal efecto determine el Ministerio, mediante resolución, en un plazo que no deberá exceder de 30 días de anticipación a la fecha de presentación de las propuestas.

#### **4.1.3.7 MARCADO AL INTERIOR DEL BUS**

Los buses deberán cumplir con lo establecido en los artículos 30 y 30 bis del D.S. N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

#### **4.1.3.8 ANTIGÜEDAD Y VIDA ÚTIL**

Los buses contenidos en la oferta deberán tener como año de fabricación anotado en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados, que mantiene el Servicio de Registro Civil e

Identificación, 1994 o superior y cumplir con la norma de emisión EURO I o EPA 91, o superiores.

Para efecto de las presentes Bases, se entenderá que un bus completó su vida útil cuando haya alcanzado un millón de kilómetros recorridos.

Para contabilizar el millón de kilómetros señalados en el inciso anterior, se considerará que el kilometraje recorrido por los buses, a la fecha de Puesta en Marcha de los servicios en la Etapa de Implementación, será el que se indica en la Tabla N° 13, dependiendo del año de fabricación anotado en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados, que mantiene el Servicio de Registro Civil e Identificación.

**Tabla N° 13: Kilometraje recorrido en caso de buses usados a la fecha de puesta en marcha de la Etapa de Implementación.**

Año de fabricación	Kilometraje
2004	83.333
2003	166.667
2002	250.000
2001	333.333
2000	416.667
1999	500.000
1998	583.333
1997	666.667
1996	750.000
1995	833.333
1994	916.666

El Concesionario sólo podrá reemplazar la tecnología de propulsión de los buses por otras de tecnología igual o superior, en cuyo caso conservarán la vida útil del sistema original. Dicho reemplazo de tecnología deberá ser certificado por el Centro de Control y Certificación Vehicular del Ministerio, o el organismo que lo reemplace o suceda.

#### **4.1.3.9 REEMPLAZO DE FLOTA**

Terminada su vida útil, o antes si el Concesionario así lo determinara, los buses podrán ser reemplazados por vehículos con o sin estándar Transantiago. En caso que la renovación de los buses se realice por otros sin estándar Transantiago, los buses de reemplazo deberán ser de menor antigüedad, o de mejor tecnología de emisiones.

#### **4.1.3.10 PRESENTACIÓN EXTERIOR Y PUBLICIDAD**

El Ministerio determinará las características de presentación exterior e interior que deberán tener los buses que presten servicios en las Unidades de Negocio. Asimismo, el Ministerio determinará los espacios que se podrán destinar para publicidad y aquellos que deberán destinarse a la difusión obligatoria de la información que establezca el Ministerio.

Las mencionadas características, serán establecidas mediante resolución, a más tardar, con 20 días de anticipación a la fecha de presentación de las propuestas. En esta misma resolución se establecerán las características que deberá tener el sistema de información al usuario, en términos de diseño, contenido y soportes.

El Concesionario no podrá prestar servicios con buses que no den cumplimiento estricto a lo señalado en la normativa referida precedentemente, la cual podrá establecer características de presentación específicas para la Etapa de Implementación.

#### **4.1.3.11 DE LA PRESENTACIÓN INTERIOR DEL BUS**

El Ministerio determinará las características de presentación interior aplicables a los buses, las cuales serán establecidas mediante resolución, a más tardar, con 20 días de anticipación a la fecha de presentación de las propuestas. La referida resolución podrá contemplar exigencias específicas para la Etapa de Implementación.

#### **4.1.3.12 MEDIO DE ACCESO Y SISTEMAS DE CONTROL DE ACCESO**

Los buses deberán contar con un conjunto de equipamientos y sistemas que permitan controlar y registrar el acceso de pasajeros.

Los equipamientos y sistemas antes señalados serán obligatorios 30 días antes del inicio de la Fase II de la Etapa de Implementación y sus funcionalidades y responsables de proveerlos, se detallan en el Anexo 11.

La puerta situada en la parte delantera del bus deberá ser destinada exclusivamente al acceso al mismo. Al interior del bus y frente a la puerta de acceso, el Administrador Financiero deberá instalar y mantener operativo, a más tardar 30 días antes de la fecha de inicio de la Fase II de la Etapa de Implementación, y durante toda la vigencia de la Concesión, dos validadores del Medio de Acceso. No obstante lo anterior, el Concesionario podrá solicitar al Administrador Financiero la instalación de validadores del Medio de Acceso en otras ubicaciones, pero en estos casos serán de su cargo.

#### 4.1.3.13 MANTENIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS

Con una anticipación no inferior a 90 días de la fecha de Puesta en Marcha de los Servicios en Etapa de Implementación, el Concesionario deberá entregar al Ministerio un Programa de Mantención de los vehículos de la Flota. Dentro de los 15 días siguientes a la entrega del Programa de Mantención, el Ministerio podrá formular observaciones al mismo, las cuales deberán ser resueltas por el Concesionario dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que se hubieren formulado tales observaciones. Asimismo, cualquier modificación al Programa de Mantención deberá ser aprobada por el Ministerio.

Los estándares y procedimientos deben contemplar como mínimo la programación del mantenimiento preventivo, los servicios y las reparaciones mayores de acuerdo con el kilometraje recorrido y los indicadores que el conductor deberá evaluar para generar un mantenimiento correctivo.

#### 4.1.3.14 CUMPLIMIENTO DE HITOS DESPUÉS DE LA ADJUDICACIÓN

En el caso de las Unidades de Negocio Troncal 1, 3 y 5, el ingreso de los buses sin estándar Transantiago deberá realizarse de acuerdo a la calendarización de hitos de la Tabla N° 14, que considera la operación de la totalidad de flota propuesta por el concesionario, al inicio de la Fase I de la Etapa de Implementación.

**Tabla N° 14: Calendarización de hitos para los buses sin estándar Transantiago**

Hito	Descripción	Plazo máximo (N° días) Desde el hito 1
1	Adjudicación de la Licitación	0
2	Individualización de la Flota y verificación de concordancia con oferta.	30
3	Presentación de documentación de Flota al día	90
4	Inspección de la Flota	180
5	Aceptación de la Flota	210

## 4.2 SOBRE LOS SERVICIOS

La cantidad y tipo de servicios de cada Unidad de Negocio variará según la Fase y Etapa en la que deban prestarse. El detalle de dichos servicios se encuentra definido en los Anexos 4 y 16.

### A) DURANTE LA ETAPA DE IMPLEMENTACIÓN:

Las condiciones de los servicios que prestarán los Concesionarios de las Unidades de Negocio Troncal se definen en el Anexo 16.

**B) DURANTE LA ETAPA DE RÉGIMEN:**

Los servicios que los Concesionarios de las Unidades de Negocio Troncales deberán operar durante la Etapa de Régimen se definen como sigue:

- Servicio Diurno: Servicio que opera de lunes a domingo entre 05:30 y 22:59 hrs.
- Servicio Expreso: Servicio asociado a un Servicio Diurno que opera principalmente de lunes a viernes, en períodos punta, tomando y dejando pasajeros sólo en paradas de alta demanda. Los servicios que se definan como expresos podrán detenerse, a tomar y/o dejar pasajeros en, a lo más, un 40% de las paradas de un servicio Diurno.

Los servicios expresos se clasificarán en:

Expresos en Vías no Concesionadas: Servicios expresos que utilizan vías no concesionadas de la red troncal.

Expresos en Vías Concesionadas: Servicios expresos que utilizan vías concesionadas de la red troncal. El pago de peaje en estas vías será de exclusiva responsabilidad del Concesionario, sin perjuicio de lo señalado en el inciso final del artículo 3.5.2.2.

- Servicio Nocturno: Servicio que opera de lunes a domingo entre las 23:00 y las 05:29 hrs.
- Servicio Especial: Servicio extraordinario requerido por el Ministerio, para cubrir demandas que se producen por eventos o fechas especiales.

En el Anexo 4.1 se entregan los trazados para cada servicio, mientras que en el Anexo 4.2 se entregan las frecuencias y capacidades de transporte mínimas y máximas de éstos. Los valores mínimos y máximos indicados en el citado Anexo 4.2 sólo podrán modificarse conforme al procedimiento indicado en el artículo 4.2.4.2.2.

**4.2.1 TRAZADO**

**A) DURANTE LA ETAPA DE IMPLEMENTACIÓN:**

El Concesionario podrá solicitar la modificación de parte de los trazados de los servicios asociados a su Unidad de Negocio, cumpliendo para ello con las disposiciones de uso de vías. Estas modificaciones podrán contemplar el ingreso o retiro de buses con el objeto de dar cumplimiento a las exigencias de capacidades y frecuencias mínimas.

Dentro de los 30 días siguientes al inicio de la operación de los servicios, el Ministerio, mediante resolución, establecerá la forma y condiciones bajo la cual se regirá este procedimiento de modificaciones.

Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá en todo momento solicitar o autorizar extensiones o acortamientos del trazado de los servicios, siempre y cuando se trate de razones de buen servicio, tales como: cierre de calles, construcción de obras viales, cambio de sentido de tránsito, prohibición de circulación y acceso a terminales o nuevas estaciones de transbordo, de intercambio modal, aumentos de la oferta de Servicios de Transporte Público Masivo, entre otras.

#### B) DURANTE LA ETAPA DE RÉGIMEN:

El Concesionario podrá solicitar en los Programas de Operación a se refiere el artículo 4.2.4, modificaciones a los trazados de los servicios de la Etapa de Régimen y generación de Bucles, siempre que se encuentren dentro de la red troncal asignada a su Unidad de Negocio.

Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio podrá solicitar cambios en el trazado, utilizando vías que no se encuentren sobre su red troncal, sólo por las siguientes razones: cierre de calles, construcción de obras viales, cambio de sentido de tránsito, prohibición de circulación y acceso a nuevas estaciones de transbordo y de intercambio modal.

Las variaciones en el programa de operación producto de modificaciones de trazado, se realizarán de acuerdo a lo señalado en artículo 4.2.4.

#### **4.2.2 SOBRE LAS FLOTAS**

El proponente deberá presentar en su oferta las flotas con que operará los servicios de cada Unidad de Negocio, tanto en la Etapa de Implementación como en la Etapa de Régimen. Para lo anterior, el proponente deberá llenar los formularios diseñados para tal efecto, los cuales se encuentran en el Anexo 7.

La o las flotas con las que el Concesionario deberá postular a la licitación deberán satisfacer las capacidades y restricciones que para cada Unidad de Negocio Troncal se detalla en el Anexo 3 de las presentes Bases de Licitación.

Las capacidades mínimas que se señalan en el Anexo 3 son el resultado de las capacidades mínimas de la totalidad de los servicios de cada Unidad de Negocio. Estas, no incluyen la flota de reserva que puede tener cada Unidad, con el objeto de resguardar al sistema de insuficiencias en las capacidades ofrecidas, producto de desperfectos, fallas u otros, que se originan en la operación diaria de los vehículos.

Bajo ninguna circunstancia y en ningún caso, los buses de la flota de la Unidad de Negocio Troncal podrán prestar un servicio distinto, sea público o privado, al contemplado en las presentes Bases.

#### 4.2.3 DE LA RENOVACIÓN DE LA FLOTA

En caso que se renueve o reemplace la flota o parte de ella, se deberá mantener, a lo menos, la capacidad total de la flota, sin aumentar la antigüedad ni las emisiones promedio de la misma.

Para determinar la antigüedad en años de los buses se considerará el año de modelo de los mismos, el cual corresponde a aquel anotado en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados, que mantiene el Servicio de Registro Civil e Identificación. Por ejemplo, el año de modelo 2005 tendrá una antigüedad de cero años a la fecha de puesta en marcha de los servicios en la Etapa de Implementación.

Las emisiones promedio ponderadas de  $PM_{10}$  y  $NO_x$  de la Flota, se calcularán según la fórmula siguiente.

$$EPP = \frac{\sum_{l=1}^L \sum_{t=1}^T EP_l^t \times N_l^t}{N}$$

donde:

$t$  : Corresponde a las tecnología  $t$ .

$l$  : corresponde al bus tipo o subclase  $l$ .

- $EP_l^t$  : Representa el valor ponderado de las emisiones de  $PM_{10}$  y  $NO_x$  emitidas por un bus de tecnología  $t$  perteneciente a la subclase  $l$ , de acuerdo a lo establecido en la Tabla N° 15.
- $N_l^t$  : Corresponde al número de buses de la subclase  $l$  y tecnología  $t$ , de la flota para la Unidad de Negocio.
- $N$  : Corresponde al número de buses de la subclase  $l$  y tecnología  $t$ , de la flota para la Unidad de Negocio.

**Tabla N° 15: Emisiones ponderadas de  $PM_{10}$  y  $NO_x$**

Tecnología bus	Clases y Subclases Transantiago				
	M	B1	B2 o P	C1	C2
EURO I o EPA 91 Diesel	1.72	1.78	2.11	2.36	2.43
EURO II o EPA 94 Diesel	1.15	1.19	1.42	1.59	1.64
EURO I o EPA 91 Diesel con filtro de partículas	1.16	1.21	1.47	1.66	1.72
EURO II o EPA 94 Diesel con filtro de partículas	0.81	0.84	1.02	1.16	1.20
EURO III o EPA 98 Diesel con filtro de partículas	0.57	0.59	0.72	0.81	0.84
EURO III o EPA 98 Diesel	0.81	0.84	1.00	1.12	1.15
EURO IV Diesel	0.39	0.41	0.50	0.56	0.58
EURO II o EPA 94 GNC	0.39	0.41	0.49	0.56	0.58
EURO III o EPA 98 GNC	0.28	0.29	0.35	0.39	0.41
EURO III o EPA 98 Híbrido (eléctrico-diesel)	0.28	0.30	0.36	0.41	0.43
Eléctrico	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

#### 4.2.4 DE LOS PROGRAMAS DE OPERACIÓN

El Concesionario propondrá al Ministerio un Programa de Operación diario para cada uno de los servicios que opere, según lo señalado en el artículo 4.2.4.2 de estas Bases, el cual debe ser sancionado por el Ministerio al Concesionario mediante comunicación escrita al Concesionario y tendrá carácter obligatorio para éste. Este programa contendrá, además de las eventuales modificaciones de los trazados, la hora de salida de los vehículos al inicio del trazado, tanto en el sentido de ida como de regreso, indicando el tipo de bus que deberá operar, como asimismo el itinerario.

#### 4.2.4.1 OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS EN LA ETAPA DE IMPLEMENTACIÓN

En esta etapa existirá un Programa de Operación para cada una de las y Subfases que componen la Fase I y para la Fase II. Dichos Programas serán determinados por el Concesionario, de conformidad con el siguiente procedimiento:

- i) El Concesionario enviará al Ministerio la propuesta de Programa de Operación de los servicios de Transición a más tardar treinta (30) días previos al inicio de las Fases en la que deban regir, de acuerdo con el ejemplo de Programa de Operación señalado en el Anexo 5.1. La propuesta de Programa de Operación deberá ajustarse a los límites vigentes de las capacidades de transporte máximas y mínimas para cada uno de los servicios y períodos de operación. Dichos límites corresponderán a los establecidos en las presentes Bases.
- ii) El Ministerio tendrá un plazo de diez (10) días, contado desde la fecha en que el Concesionario envíe la propuesta a que hace referencia el numeral anterior, para presentar observaciones al programa de operación propuesto. Si el Ministerio no envía observaciones dentro del plazo estipulado, el Concesionario entenderá como aceptado el programa de operación de los servicios. Durante este periodo, el Ministerio hará público el contenido de dichos Programas a fin de poner en conocimiento y recoger observaciones de los demás Concesionarios que pudieren verse afectados por ellos.
- iii) En caso que el Ministerio hubiere presentado observaciones al Programa de Operación propuesto por el Concesionario, éste deberá solucionarlas a más tardar diez (10) días antes del inicio de la Fase siguiente. El Ministerio sancionará el Programa de Operación definitivo, el cual será comunicado al Concesionario mediante comunicación escrita.
- iv) El Programa de Operación podrá ser aprobado en su totalidad o en forma parcial, complementándose en este último caso, con el Programa de Operación de la Fase anterior, en cuanto sea aplicable.
- v) A más tardar 5 días antes del inicio de la próxima Fase, el Ministerio hará público todos los Programas de Operación definitivos que regirán para el período siguiente.

La aprobación de los Programas de Operación por parte del Ministerio no exime de responsabilidad al Concesionario respecto del cumplimiento de los índices de ocupación y demás exigencias contenidas en las presentes Bases.

#### **4.2.4.2 OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS EN LA ETAPA DE RÉGIMEN**

La fecha en que se iniciará la Etapa de Régimen corresponde a la señalada en el artículo 3.4.3 de las presentes Bases de Licitación,

##### **4.2.4.2.1 DEL PROCEDIMIENTO DE PLANIFICACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE OPERACIÓN**

La planificación de la operación de los servicios de las Unidades de Negocio Troncal será establecida por adelantado por el Concesionario, en función de la demanda total proyectada y real del sistema, y del nivel de servicio que el Ministerio determine para el mismo, según la flota base y el rango de ocupación de los vehículos. En el caso del primer Programa de Operación el Concesionario deberá contemplar el uso en el período Punta Mañana de, a lo menos, el 90% de las plazas ofertadas.

En caso de requerir una modificación del Programa de Operación, el Concesionario determinará trimestralmente el referido programa, según el siguiente procedimiento:

- i) El Concesionario enviará trimestralmente al Ministerio la propuesta de Programa de Operación de los servicios troncales del trimestre siguiente. Esta propuesta será enviada a más tardar sesenta (60) días previos al inicio de la operación del trimestre siguiente, de acuerdo con el ejemplo de Programa de Operación señalado en el Anexo 5.1. La propuesta de Programa de Operación deberá ajustarse a los límites vigentes de las frecuencias y capacidades de transporte máximas y mínimas para cada uno de los servicios y períodos de operación. Dichos límites corresponderán a los establecidos en las presentes Bases.
- ii) El Ministerio tendrá un plazo de veintiún (21) días, contado desde la fecha en que el Concesionario envíe la propuesta a que hace referencia el numeral anterior, para presentar observaciones al programa de operación propuesto. Si el Ministerio no envía observaciones dentro del plazo estipulado, el Concesionario entenderá como aceptado el programa de operación de los servicios, sin perjuicio que el Ministerio posteriormente comunicará por escrito la aprobación del Programa señalado. Durante este periodo, el Ministerio hará público el contenido de dichos Programas a fin de poner en conocimiento y recoger observaciones de los demás Concesionarios que pudieren verse afectados por ellos y de Metro.

- iii) En caso que el Ministerio hubiere presentado observaciones al Programa de Operación propuesto por el Concesionario, éste deberá solucionarlas a más tardar veintiún (21) días antes del inicio del trimestre siguiente. El Ministerio sancionará el Programa de Operación definitivo, el cual será comunicado al Concesionario mediante comunicación escrita.
- iv) El Programa de Operación podrá ser aprobado en su totalidad o en forma parcial, complementándose en este último caso, con el Programa de Operación del trimestre anterior.
- v) A más tardar 10 días antes del inicio del próximo trimestre, el Ministerio hará público todos los Programas de Operación definitivos que regirán para el período siguiente.

La aprobación de los Programas de Operación por parte del Ministerio no exime de responsabilidad al Concesionario respecto del cumplimiento de los índices de ocupación y demás exigencias contenidas en las presentes Bases.

#### **4.2.4.2.2 DE LAS MODIFICACIONES A LOS LIMITES DE CAPACIDADES Y FRECUENCIAS**

El Ministerio podrá modificar las capacidades de transporte y frecuencias máximas y mínimas por servicio, cuando, eventualmente, el Índice de Carga Promedio por período, definido en Anexo 5.2, no esté en el rango que se define en la Tabla N° 16.

**Tabla N° 16: Rangos para el Índice de Carga Promedio**

Índice	Rango
$\overline{ICP}_{i,p}^1$	60% - 95%

Para disponer un aumento de la frecuencia y/o Capacidad de Transporte de un servicio en aquellos ejes donde operan líneas de Metro, por sobre los límites máximos vigentes, el Ministerio deberá contar previamente con la conformidad del Ministerio de Hacienda, quien a su vez, deberá requerir la opinión de Metro.

#### **4.2.4.3 DE LAS MODIFICACIONES A LOS PROGRAMAS DE OPERACIÓN VIGENTES**

Con el objeto de servir adecuadamente los cambios temporales o transitorios en la oferta o la demanda que se susciten, por causas coyunturales que afecten la movilidad de los

habitantes de la ciudad, el Ministerio solicitará a Metro satisfacer dicho requerimiento mediante un aumento en su oferta de transporte, siempre que dichas situaciones afecten los ejes en que opera Metro. En caso que esta empresa no pueda aumentar su oferta de transporte, el Ministerio podrá exigir salidas adicionales en el mismo día, las que deberán ser efectuadas obligatoriamente por el Concesionario, siempre que no implique un aumento de la flota base (en adelante los “servicios de excepción”).

Transcurridos 5 días de operación de un servicio de excepción, el Concesionario podrá solicitar una reducción de la frecuencia exigida, si su tasa de ocupación promedio en su arco más cargado está por debajo del 60%.

Asimismo, durante todo el período de concesión, los Concesionarios podrán realizar ajustes a los Programas de Operación vigentes con el sólo objeto de dar cumplimiento a los Índice de Carga Promedio. Estos ajustes sólo podrán referirse a incrementos en las frecuencias y capacidades de transporte de los servicios considerando sus valores mínimos y máximos vigentes, y deben ser notificadas, a más tardar el mismo día en que empiecen a implementarse, al Ministerio y al Centro de Información y Gestión.

Sin perjuicio de lo señalado en los incisos anteriores, el Ministerio podrá exigir al Concesionario salidas adicionales a las contempladas en el Programa de Operación vigente, con cargo a los Kilómetros Comerciales adicionales anuales comprometidos en la Oferta Económica, siempre y cuando se verifiquen las siguientes condiciones copulativas:

- a) Que los servicios se encuentren operando en el límite mínimo de frecuencia y/o capacidad de transporte;
- b) Que su uso no implique un aumento de la flota disponible, y;
- c) Que no se superen los límites máximos de frecuencia y/o capacidad de transporte.

Las salidas adicionales contempladas en el inciso precedente, no serán consideradas como servicios de excepción.

## **4.3 DEL PERSONAL A BORDO DE LOS BUSES**

### **4.3.1 DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN**

#### **4.3.1.1 CONTRATOS**

El personal de conducción, sea femenino o masculino, deberá poseer licencia profesional de conductor clase A3 o la equivalente, según lo establecido en la Ley N° 18.290 y sus respectivas modificaciones.

El personal de conducción que preste servicios en buses de la Flota Base deberá ser directamente contratado por la Sociedad Concesionaria, sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 3.4.11 de las presentes Bases.

La remuneración de cada conductor o conductora no podrá supeditarse, estructurarse o condicionarse al número de pasajeros que éste o ésta transporten, boletos que corten o cualquier otro de carácter similar o análogo.

#### **4.3.1.2 CAPACITACIÓN**

El Ministerio podrá determinar planes de capacitación obligatorios para el personal de conducción vinculado a la sociedad concesionaria a través de contrato de trabajo, en materias propias relacionadas con el desarrollo de la actividad, hasta por el plazo de cinco días hábiles, o 48 horas en el año. El valor de esta capacitación no podrá superar las cuatro (4) UF por persona al momento de efectuar la capacitación. El valor de la capacitación será de cargo de la empresa concesionaria, la que no podrá traspasarlo al personal de conducción, sin perjuicio del posible financiamiento que pudiera obtener del sistema SENCE, u otro similar.

### **4.3.2 DEL PERSONAL DE APOYO**

El Concesionario podrá disponer de una persona adicional al personal de conducción a bordo de todos o parte de los buses de su flota, cuyas funciones principales serán las de facilitar el acceso al bus y salida del mismo a personas discapacitadas o con movilidad reducida, entregar información a los usuarios, así como coadyuvar en la validación del acceso al sistema de transporte de personas a las cuales se cobre tarifa diferenciada.

### **4.3.3 SEGUROS**

La Concesionaria estará obligada a cumplir lo prescrito en la Ley N° 16.744, que establece normas sobre accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, además de contratar y mantener vigente, durante todo el período de la concesión, un seguro para el personal de

conducción y de apoyo, para cubrir los riesgos por los montos mínimos de cobertura que se definen en la Tabla N° 17.

**Tabla N° 17: Seguros para los operarios a bordo de los buses**

CAUSA	MONTO
Muerte natural o accidente laboral.	UF 600
Invalidez total o permanente	UF 400
Muerte por un acto delictual	UF 600
Desmembramiento	UF 600

Sin perjuicio de lo anterior, el seguro deberá contemplar a lo menos las condiciones establecidas en las pólizas inscritas en el Registro de Pólizas de la Superintendencia de Valores y Seguros bajo los códigos 292.136 y 294.017 u otras que previa presentación autorice el Ministerio.

#### **4.3.4 EQUIPAMIENTO DEL PERSONAL**

Durante la jornada laboral el personal de conducción y de apoyo deberá usar uniforme, cuyas características de diseño y material deberán ser aprobadas en forma previa por el Ministerio. Para estos efectos el Concesionario remitirá los diseños y especificaciones técnicas a más tardar cuatro meses antes de la puesta en marcha de los servicios en la Etapa de Implementación, debiendo considerar la existencia de personal masculino y femenino y contemplar una propuesta para la temporada de verano y otra para la temporada de invierno.

Será de responsabilidad del concesionario velar porque la obligación anterior se cumpla, además de entregar y costear a lo menos 2 uniformes por temporada al año al personal a bordo de los buses.

En las instalaciones destinadas al personal de conducción y de apoyo se deberá contar con servicios higiénicos para ambos sexos.

#### **4.4 DEL EQUIPAMIENTO TECNOLÓGICO PARA LA GESTIÓN DE FLOTA**

Los buses deberán estar equipados con tecnología para gestión que permita realizar, entre otras, las siguientes funciones: regular la flota por intervalo y por horario, facilitar la coordinación con otros concesionarios.

Las relaciones entre los distintos componentes se detallan en el Anexo 15.

#### **4.5 DE LOS TERMINALES**

Cada Unidad de Negocio deberá contar con, a lo menos, un Depósito de Vehículos (DV). El o los Depósitos de Vehículos deberán contar con una capacidad que permita albergar la totalidad de la Flota de la Unidad de Negocio respectiva.

Asimismo, los servicios de cada Unidad de Negocio Troncal deberán disponer de, a lo menos, un Terminal de Vehículos (TV), el o los cuales podrán ser utilizados por más de un servicio.

Cada Depósito de Vehículos, como asimismo los Terminales de Vehículos que dispongan de espacio suficiente, deberán contar con el equipamiento necesario para permitir la recolección y transmisión de la información relativa al medio de acceso a los servicios de transporte, de conformidad con lo establecido en el Anexo 11. Tanto la provisión como el mantenimiento del equipamiento antes señalado serán de cargo del Administrador Financiero.

A lo menos 120 días antes de la puesta en marcha de los servicios en la Etapa de Implementación, el Concesionario deberá proporcionar al Ministerio información relativa a:

- a) Número de terminales por tipo;
- b) Propuesta de localización para cada uno de ellos, indicando comuna y tamaño del terreno;
- c) Antecedentes operacionales (tamaño de flota y flota de reserva servida por cada terminal, tipo de vehículos).

Con a lo menos 30 días de anticipación a la fecha de puesta en marcha de los servicios en la Etapa de Implementación, el Concesionario deberá acreditar ante el Ministerio haber obtenido el permiso de edificación de los distintos terminales.

Excepcionalmente y por motivos fundados, el Concesionario podrá solicitar al Ministerio un plazo adicional para acreditar la obtención del permiso de edificación. Este plazo podrá ser otorgado por un máximo de tres meses a contar de la referida puesta en marcha, prorrogable por una sola vez.

Con a lo menos diez días de anticipación a la fecha de puesta en marcha de los servicios en Etapa de Régimen, el Concesionario deberá acreditar ante el Ministerio haber obtenido la autorización de funcionamiento de los distintos terminales.

Excepcionalmente y por motivos fundados, con a lo menos diez días de anticipación a la fecha de puesta en marcha de los Servicios en Etapa de Régimen, el Concesionario podrá solicitar al Ministerio un plazo adicional para acreditar la obtención de la referida autorización de funcionamiento. Este plazo podrá ser otorgado por un máximo de seis meses a contar de la puesta en marcha de los Servicios en Etapa de Régimen.

En caso que el Concesionario infrinja las obligaciones que anteceden, se aplicará las multas previstas en el artículo 3.6.1.1 de las presentes Bases de Licitación.

Por último, en caso que el trazado de los servicios incluya el ingreso a una o más Estaciones de Intercambio Modal, el Concesionario deberá considerar el pago por el acceso a dichas estaciones sin perjuicio de su reembolso de acuerdo a lo señalado en el inciso final del artículo 3.5.2.2 de las presentes Bases.

#### **4.6 PARADAS**

Una vez firmado el contrato de concesión de la Unidad de Negocio Troncal y, a más tardar 90 días antes de la puesta en marcha de los servicios en Etapa de Régimen, el Ministerio comunicará a los Concesionarios la ubicación de las paradas para cada una de las vías que conforman la Red Troncal definida en el Anexo 10 de las presentes Bases.

La producción, instalación y mantención de la señalización vertical asociada a dichas paradas será responsabilidad del Centro de Información y Gestión, el que deberá obtener la aprobación del Municipio correspondiente.

Será responsabilidad del Concesionario, la producción de la información contenida en las paradas, la cual será de su entero costo y deberá efectuarse de acuerdo a las normas gráficas que para este efecto determine el Ministerio mediante resolución. En todo caso, la instalación de la información será responsabilidad del Centro de Información y Gestión, para cuyo efecto dicho Centro informará a los Concesionarios el procedimiento a seguir para este efecto, con la anticipación suficiente para que toda la información se encuentre en poder del CIG a lo menos 30 días antes del inicio de la Etapa de Régimen.

Sin perjuicio de lo señalado en el inciso primero del presente artículo, el Concesionario podrá solicitar modificaciones a las paradas fijadas por el Ministerio, en cuyo caso la producción e instalación de la señalización vertical, así como de la información asociada a las nuevas paradas será de costo del Concesionario, quien deberá obtener las autorizaciones que se requieran.

## 5. BASES ECONÓMICAS

Las propuestas para las Unidades de Negocio Troncal que resulten técnicamente aceptables, conforme a lo dispuesto en el artículo 3.2.4.3 de las presentes Bases, serán evaluadas de conformidad a los siguientes artículos.

### 5.1 FACTORES DE LICITACIÓN

#### 5.1.1 PAGO POR PASAJERO TRANSPORTADO (PPT)

En su oferta económica el licitante establecerá el monto del Pago por Pasajero Transportado a cobrar por los servicios de transportes licitados, por cada Unidad de Negocio Troncal a la cual el licitante postule. El pago requerido deberá estar expresado en pesos (\$) sin decimales.

#### 5.1.2 APOORTE A LA RESERVA TÉCNICA OPERATIVA (ART)

En su oferta económica el licitante establecerá el monto del aporte a la Reserva Técnica Operativa, por cada Unidad de Negocio Troncal a la cual el licitante postule. Este aporte deberá estar expresado en UF sin decimales y podrá ser pagado anualmente en un máximo de cuatro años. En el caso de la Unidad de Negocio 3 el plazo máximo será de dos años. Tanto el monto del aporte a realizar, como la oportunidad deberán señalarse en el Documento N° 14-T contenido en el Anexo 2 de las presentes Bases.

El pago de estos aportes deberá materializarse a más tardar el 1 de julio de cada año, debiendo ser enterado en la cuenta bancaria que para tal efecto abra el AFT.

El incumplimiento de esta obligación dará lugar al cobro de la Garantía de Cumplimiento de Contrato.

#### 5.1.3 KILÓMETROS COMERCIALES ADICIONALES ANUALES (KCA)

En su oferta económica el licitante establecerá la cantidad de Kilómetros Comerciales adicionales anuales que pone a disposición del Ministerio a objeto de mejorar nivel de servicio, de acuerdo a lo señalado en el artículo 4.2.4.3, por cada Unidad de Negocio Troncal a la cual el licitante postule. La cantidad de Kilómetros Comerciales adicionales anuales deberán señalarse en el Documento N° 14-T contenido en el Anexo 2 de las presentes Bases, debiendo situarse entre los rangos mínimo y máximo señalados en el referido Documento, ambos inclusive.

El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la caducidad de la concesión, de conformidad con lo previsto en el artículo 3.6.1.2 de las presentes Bases de Licitación.

#### **5.1.4 GASTO PROMEDIO POR BUS EN PERSONAL DE CONDUCCIÓN (GPB)**

En su oferta económica el licitante deberá comprometer para cada año calendario un gasto promedio por bus en personal de conducción. Dicho monto será exigible a partir del 1 de enero del año siguiente al de puesta en marcha de los servicios en Etapa de Implementación. Para este efecto, se entenderá por gasto en personal de conducción la remuneración bruta, incentivos, beneficios y capacitación. Dicho gasto promedio por bus se calculará al 31 de diciembre de cada año al valor de la UF de ese día y corresponderá al gasto total en los citados ítems, registrados para el respectivo año calendario en los informes semestrales que solicite el Ministerio de conformidad con lo dispuesto en la letra d) del artículo 3.6.6 de las presentes Bases, dividido por la flota promedio anual, la cual a su vez corresponderá a la suma del número de días en que estuvo inscrito cada bus de la Unidad de Negocio dentro del respectivo año calendario, dividida por la cantidad de días del año.

El monto del gasto a realizar por este concepto deberá señalarse en el Documento N° 14-T contenido en el Anexo 2 de las presentes Bases y estar expresado en UF.

El incumplimiento de esta obligación por sobre un 5% del monto comprometido dará lugar a la caducidad de la concesión, de conformidad con lo previsto en el artículo 3.6.1.2 de las presentes Bases de Licitación.

#### **5.2 OFERTA ECONÓMICA**

El factor de licitación PPT contenido en la Oferta Económica deberá situarse entre los valores máximo y mínimo, ambos inclusive, establecidos en las Tabla N° 18, para cada Unidad de Negocio Troncal. Quedarán descalificadas todas las Ofertas cuyo factor de licitación se sitúe fuera de dicho rango.

**Tabla N° 18: Valor Mínimo y Máximo por concepto de Pago por Pasajero Transportado (\$ de agosto de 2004)**

Unidad Troncal	Valor Mínimo (PPTmín)	Valor Máximo (PPTmáx)
Unidad Troncal N° 1	141	145
Unidad Troncal N° 2	139	153
Unidad Troncal N° 3	246	254
Unidad Troncal N° 4	144	159
Unidad Troncal N° 5	131	134

### 5.3 CÁLCULO DEL PUNTAJE DE LA OFERTA ECONÓMICA

El Puntaje,  $P_i$ , resultante de la evaluación de las Ofertas Económicas se calculará empleando la siguiente expresión:

$$P_i = \left( \frac{PPT_{máx} - PPT_i}{PPT_{máx}} \right) \times 1000$$

donde:

- $P_i$  : es el puntaje obtenido por el licitante  $i$ .
- $PPT_{máx}$  : corresponde al monto máximo a pagar por concepto de pasajero transportado.
- $PPT_i$  : corresponde al monto de pago por concepto de pasajero transportado, solicitado por el oferente  $i$  en su oferta económica, el cual deberá situarse entre los valores máximo y mínimo establecidos en la Tabla N° 18.

El valor  $P_i$  que resulte de la aplicación de la fórmula anterior, deberá expresarse con tres (3) decimales, sin aproximación.

### 5.4 SELECCIÓN DE LA OFERTA GANADORA

Para seleccionar la oferta ganadora, se aplicará el siguiente procedimiento:

Se seleccionarán las Ofertas ganadoras para Unidades de Negocio Troncal conforme al mayor puntaje obtenido, respetando los límites máximos establecidos en las presentes Bases y en la Oferta del proponente, de acuerdo al siguiente orden de selección correlativo por Unidad de Negocio: 4, 2, 5, 1 y 3.

De producirse un empate en alguna de ellas, se procederá de la siguiente manera:

En primera instancia, dará preferencia a aquella propuesta que obtenga el mayor puntaje como resultado de ponderar las variables señaladas en los artículos 5.1.2, 5.1.3 y 5.1.4 precedentes.

Para lo anterior, se procederá a estimar el puntaje de acuerdo a la siguiente expresión:

$$P_i = \left( \frac{1}{3} \times \frac{ART_i}{ART_j} + \frac{1}{3} \times \frac{KCA_i}{KCA_j} + \frac{1}{3} \times \frac{GPB_i}{GPB_j} \right) \times 1000$$

donde:

$P_i$  : corresponde al puntaje obtenido por el Proponente  $i$ .

$ART$  : corresponde al valor presente ofertado como aporte a la Reserva Técnica Operativa, calculado de acuerdo a lo establecido en el Documento 14-T contenido en el Anexo 2 de las presentes Bases.

$KCA$  : corresponde al valor ofertado de Kilómetros Comerciales adicionales señalado en el Documento 14-T contenido en el Anexo 2 de las presentes Bases.

$GPB$  : corresponde al valor ofertado como Gasto Promedio por Bus en Personal de Conducción señalado en el Documento 14-T contenido en el Anexo 2 de las presentes Bases.

$i$  : corresponde a los valores ofertados para cada una de las variables por el Proponente  $i$ .

$j$  : corresponde al máximo valor ofertados para cada una de las variables por un Proponente.

De subsistir el empate, se dará preferencia a aquella propuesta que presente el mayor aporte a la Reserva Técnica Operativa.

Si aún persistiera el empate, se seguirá el siguiente procedimiento:



#### UNIDADES DE NEGOCIO 2 y 4:

Se dará preferencia a aquella propuesta que oferte la mayor capacidad media de transporte de la Flota Ofertada para la Etapa de Régimen, calculada como la división entre la Capacidad de Transporte de la Unidad de Negocio y el número de buses de la misma.

#### UNIDADES DE NEGOCIO 1, 3 y 5:

Se dará preferencia a aquella propuesta que oferte el mayor porcentaje de buses con estándar Transantiago en la Flota Ofertada para la Etapa de Régimen.

Finalmente, si aún se mantuviese el empate en cualquiera de las Unidades de Negocio, se estará al azar.