TrenCentral
26 DIC 2016
N°221
GERENCIA GENERAL

APRUEBA CONVENIO PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES Y TRENES METROPOLITANOS S.A.

RESOLUCIÓN EXENTA Nº 3526

SANTIAGO, 22 DIC 2016

VISTOS: La Ley N°18.696; los Decretos con Fuerza de N°343, de 1953, y N°279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda; el Decreto Ley N°557, de 1974, del Ministerio del Interior; las leyes N°18.059 y N°18.696; el Decreto con Fuerza de Ley N°1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N°18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; la Ley N°19.880, sobre Bases de los Procedimientos Administrativos; la Ley N°20.378; la Ley N° 18.772; el Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado; el Decreto N°1157, de 1931, del Ministerio de Fomento, que fija el texto definitivo de la Ley General de Ferrocarriles; la Resolución Exenta N°1860, de 2013, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que aprueba Convenio para la Prestación de Servicios de Transporte al Sistema de Transporte Público de Santiago suscrito con Metro S.A., y su modificación; los Contratos Ad-referéndum de Concesión de Uso de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses, aprobados por Resoluciones N°246, N°258 y N°259, de 2011 y N°1 y N°2, de 2012, todas del Ministerio dictadas en conjunto con el Ministerio de Hacienda, sus addenda y modificaciones; las Resoluciones Exentas N°1218 y N°1219, de 2015, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que aprueban las Condiciones Específicas de Operación y Utilización de Vías para las Unidades de Negocio N°6 y N°7, y sus posteriores modificaciones; las Resoluciones Exentas N°3256 y N°3257, de 2016, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que renuevan las Condiciones Específicas de Operación y Utilización de Vías para las Unidades de Negocio N°6 y N°7; las Resoluciones N° 285, N° 286, N° 287 y N° 288, todas de 2012, conjuntas de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda; el Contrato de Concesión "Explotación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros por Vías Férreas", suscrito el 1° de enero de 2014, entre la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y Trenes Metropolitanos S.A.; la Resolución N°1.600, de 2008, de la Contraloría General de la República, y la demás normativa imperante.

CONSIDERANDO:

1° Que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es el organismo rector en materias de tránsito y transporte por las calles y caminos del territorio nacional y en dicha calidad le corresponde, entre otras funciones, proponer la política nacional de transportes, planificar y coordinar los diversos modos de transporte, establecer condiciones de operación y dictar la normativa dentro de la cual debe desarrollarse la actividad del transporte.

2° Que, el Ministerio en ejercicio de sus atribuciones y en cumplimiento de su fin, se abocó a la revisión y rediseño del Plan de Transporte Urbano de la ciudad de Santiago con el objeto de introducir mejoras orientadas principalmente a (i) alcanzar una reducción global de los costos del sistema, (ii) focalizar la operación en la calidad de los servicios y (iii) reconocer la necesidad de adecuación de los servicios a las necesidades cambiantes de la población y al constante movimiento de la ciudad.

SS 44064

3º Que en este contexto, por Resoluciones N°246, N°258 y N°259, de 2011 y N°1 y N°2, de 2012, todas del Ministerio dictadas en conjunto con el Ministerio de Hacienda, se aprobaron los Contratos Ad-referéndum de Concesión de Uso de Vías que conforman el nuevo sistema de transporte público. Por otra parte, por Resoluciones Exentas N°1218 y N°1219, de 2015, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se aprobaron las Condiciones Específicas de Operación y Utilización de Vías para las Unidades de Negocio N°6 y N°7, las que fueron renovadas mediante las Resoluciones Exentas N°3256 y N°3257, de 2016, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

4º Que, en este contexto, y para satisfacer adecuadamente las necesidades de desplazamiento de los usuarios, el Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto (en adelante, "el Sistema") además requiere del apoyo de la Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., y la integración tarifaria de los servicios que ella presta con los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros prestado mediante buses. En atención a ello, mediante Resolución Exenta N° 1860, de 2013, citada en el Visto, se aprobó el Convenio Para la Prestación de Servicios de Transporte al Sistema de Transporte Público de Santiago, suscrito entre Metro S.A. y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. De esta forma, actualmente el Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto (en adelante, "el Sistema"), está conformado por 5 concesionarios de uso de vías, 2 prestadores de servicios de transporte en régimen de condiciones específicas de operación, y Metro S.A.

5º Que, mediante las Resoluciones N°285, N°286, N°287 y N°288, conjuntas de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, se aprobaron los nuevos contratos de prestación de servicios complementarios de (i) Administración Financiera de los Recursos del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Santiago, (ii) de Emisión y Post-venta del Medio de Acceso y Provisión de Red de Comercialización y Carga del Medio de Acceso al Sistema de Transporte Público de Santiago y (iii) de Provisión de Servicios Tecnológicos para el Sistema de Transporte Público de Santiago.

6º Que, el Sistema se estructura a partir de un modelo de operación integrada física, tecnológica y financieramente, entre los diversos prestadores de servicios de transporte y servicios complementarios, y sobre la base de un sistema tarifario común. La operación integrada del Sistema comprende, en consecuencia, los servicios y actores necesarios para la articulación, vinculación y funcionamiento integrado de los diferentes medios de transporte y prestadores de servicios complementarios del Sistema.

7º Que, Trenes Metropolitanos S.A. es una sociedad anónima cerrada filial de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, constituida de conformidad a lo dispuesto en el artículo 2 y artículo 11 transitorio del Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 1993, y que tiene por objeto, de acuerdo con sus estatutos sociales, "*A) Establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transporte de pasajeros a realizarse por medio de vías férreas o sistemas similares, y servicios de transporte complementarios, cualquiera sea su modo, incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad; y B) La explotación comercial de las estaciones, recintos, construcciones, instalaciones, equipo tractor y remolcado, y demás bienes muebles e inmuebles que, vinculados al transporte de pasajeros, adquiera a cualquier título o le sean aportados en dominio, o le sean entregados en concesión, arriendo o a cualquier otro título por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.*"

8º Que, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y Trenes Metropolitanos S.A., con fecha 1° de enero de 2014, suscribieron el Contrato de Concesión "Explotación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros por Vías Férreas", mediante el cual se otorgó a Trenes Metropolitanos S.A. el derecho a explotar el servicio de transporte público ferroviario de pasajeros en las vías férreas e infraestructura de propiedad de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en el sector concesionado, que comprende la red ferroviaria y todas las instalaciones ferroviarias para el transporte de pasajeros entre el kilómetro 0 (Estación Alameda, Región Metropolitana), y el kilómetro 131,8 (Estación San Fernando, VI Región), y entre el kilómetro 131,8 (Estación San Fernando, VI Región), y el kilómetro 395,6 (Estación Chillán, VII Región del Bío Bío).

Específicamente, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado concedió a Trenes Metropolitanos S.A. el derecho a desarrollar y explotar comercialmente en el sector concesionado el servicio de transporte público de pasajeros con características de Servicio "Modo Metro", Servicio "Suburbano" y Servicio "Interurbano", bajo un estándar de servicio de calidad, eficiencia y continuidad en su operación comercial.
Asimismo, el referido Contrato de Concesión establece en su cláusula 5.2 que "*el derecho que adquiere Trenes Metropolitanos para explotar comercialmente el servicio de transporte público de pasajeros en el sector concesionado comprende la facultad de establecer, desarrollar, impulsar y mantener un servicio de transporte de pasajeros, mediante la utilización de material rodante de su propiedad y personal propio, encontrándose facultado para los efectos de establecer –entre otras- las condiciones comerciales (modalidad de cobro, tarifas, beneficios por tipo de usuarios, integración con otros modos de transporte) y de operación (tipo y número de servicios, frecuencias, horarios comerciales), cumpliendo en el ejercicio de esta facultad con la normativa legal vigente, aplicable a esta modalidad de transporte público, ciñéndose a las condiciones y demás exigencias que se establecen en el presente Contrato de Concesión*".
En atención a lo señalado anteriormente, Trenes Metropolitanos S.A. explotará comercialmente el servicio de transporte ferroviario suburbano de pasajeros para el tramo de aproximadamente 20 kilómetros comprendido entre la ciudad de Santiago (estación Alameda) y la localidad de Nos, en la comuna de San Bernardo. El trazado de este servicio contempla en su diseño 10 estaciones: Alameda (Estación Central), Lo Valledor, Pedro Aguirre Cerda (P.A.C.), Lo Espejo, Lo Blanco, Freire, San Bernardo, Maestranza, Cinco Pinos y Nos, las cuales irán entrando en operación de acuerdo a un cronograma preestablecido.

9° Que, en ese contexto, y con el fin de satisfacer las necesidades de desplazamiento de los usuarios del Sistema, se requiere la integración del servicio de transporte ferroviario suburbano de pasajeros que prestará Trenes Metropolitanos S.A., en el tramo Alameda-Nos, al Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

10° Que para coordinar las condiciones técnicas, económicas y operativas en conformidad a las cuales Trenes Metropolitanos S.A. se integra al Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, el Ministerio y Trenes Metropolitanos S.A. suscribieron con fecha 6 de diciembre de 2016 el *"Convenio Para la Prestación de Servicios de Transporte al Sistema de Transporte Público de Santiago"*, el que tendrá una duración de tres (3) años. En atención a ello, y considerando lo establecido en el inciso 2° del artículo 7 de la Ley N°20.378, en caso de que se pacte prórroga del referido Convenio, deberá contarse con la visación del Ministro de Hacienda.

11° Que resulta necesario proceder a la aprobación del referido acuerdo suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Trenes Metropolitanos S.A. mediante el presente acto administrativo.

RESUELVO:

APRUÉBASE el **"Convenio Para la Prestación de Servicios de Transporte al Sistema de Transporte Público de Santiago"** de fecha 6 de diciembre de 2016, suscrito por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Trenes Metropolitanos S.A., cuyo texto íntegro se transcribe a continuación:

CONVENIO PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO

ENTRE

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

Y

TRENES METROPOLITANOS S.A.

ÍNDICE

Cláusula 1 DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE SANTIAGO 1

1.1 De los servicios de transporte público prestados con buses en las vías concesionadas 1

1.2 De los servicios de transporte público prestados por la Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A. (METRO) 2

1.3 De los servicios complementarios del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago 2

Cláusula 2 DECLARACIONES Y CONSTANCIAS 2

Cláusula 3 DEL CONVENIO 4

3.1 Objeto 4

3.2 Duración 5

3.3 De los principios que orientan la ejecución del Convenio y su interpretación 5

3.3.1 Principio de la calidad y continuidad en la prestación de los servicios 5

3.3.2 Principio de la participación activa de Tren Central 5

3.3.3 Principio de la interrelación del Sistema 5

3.3.4 Principio de colaboración y comunicación 6

3.3.5 Principio de evolución de la tecnología 6

Cláusula 4 DE LOS SERVICIOS 6

4.1 Descripción de los servicios de transporte 7

4.2 Puesta en marcha de los servicios 7

4.3 Oferta Inicial (Programa de Operación Inicial) 7

4.4 Oferta Programada (Programas de Operación) 8

4.5 Modificaciones transitorias a la Oferta Programada 9

4.5.1 Modificaciones transitorias previamente acordadas 9

4.5.2 Modificaciones transitorias no acordadas 10

Cláusula 5 DE LOS SERVICIOS TECNOLÓGICOS NECESARIOS PARA LA INTEGRACIÓN AL SISTEMA 10

Cláusula 6 RESPONSABILIDAD DE TREN CENTRAL POR SUS SERVICIOS Y FRENTE A TERCEROS 11

Cláusula 7 DERECHOS Y OBLIGACIONES DE TREN CENTRAL 11

7.1 Derechos de Tren Central 11

7.2 Obligaciones de Tren Central 12

Cláusula 8 CONTRAPRESTACIÓN DE TREN CENTRAL 14

8.1 Tarifa Técnica base 14

8.2 Reajuste de la Tarifa Técnica 15

8.3 Vigencia de la Tarifa Técnica 16

8.4 Del pago a Tren Central 16

8.5 De las fechas de pago 17

8.6 Del cálculo del pago 17

8.7 De la revisión e impugnación del monto de los pagos 17

8.8 Prorrateo de pago en caso de recursos insuficientes 18

Cláusula 9 GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DEL CONVENIO 19

9.1 Características de la garantía 19

9.2 Renovación de la garantía 19

9.2.1 Por vencimiento 19

9.2.2 Por cobro ... *19*
9.3 Ejecución de la garantía ... 20
Cláusula 10 DEL ADMINISTRADOR DEL CONVENIO Y ENCARGADO DEL CONVENIO ... 20
Cláusula 11 DE LA ENTREGA DE INFORMACIÓN ... 20
11.1 Del acceso directo a información operacional ... 20
11.2 De los informes ... 21
11.3 De la información que el Ministerio entregará a Tren Central ... 21
11.4 De la información a usuarios ... 22
11.5 De la propiedad de la información ... 22
Cláusula 12 NIVELES DE SERVICIO ... 22
12.1 Indicador de Cumplimiento de Frecuencia y Capacidad (ICFC) ... 23
12.2 Indicador de Cumplimiento de la Regularidad (ICR) ... 24
12.2.1 Indicador de cumplimiento de regularidad según intervalos (ICR-I) ... *24*
12.2.2 Indicador de cumplimiento de regularidad según puntualidad (ICR-P) ... *26*
12.3 Descuentos asociados al cumplimiento de los Niveles de Servicio ... 27
12.3.1 Descuentos por ICFC ... *27*
12.3.2 Descuentos por ICR-I ... *28*
12.3.3 Descuentos por ICR-P ... *28*
12.4 Límites de descuento ... 29
12.5 Gradualidad en los descuentos ... 29
Cláusula 13 DE LA GRADUALIDAD EN LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRENES. ... 30
13.1 Etapas de la operación del servicio de trenes ... 30
13.2 Pago a Tren Central durante la Etapa de Marcha Blanca ... 31
Cláusula 14 DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES ... 31
14.1 De las multas ... 32
14.2 Conductas sancionables ... 32
14.3 Procedimiento de aplicación de sanciones y mecanismos de reclamación administrativa ... 35
Cláusula 15 DEL TÉRMINO ANTICIPADO DEL CONVENIO ... 36
Cláusula 16 DISPOSICIONES VARIAS ... 36
16.1 Plazos ... 36
16.2 Solución de controversias ... 36
16.3 Modificaciones al Convenio ... 37
16.4 Prestador independiente ... 37
16.5 Ejemplares ... 37
16.6 Personerías ... 38

ANEXO N°1 | OFERTA REFERENCIAL INICIAL DEL SERVICIO TREN CENTRAL A NOS

ANEXO N°2 | INTEGRACIÓN AL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO. CONDICIONES TECNOLÓGICAS Y RESPONSABILIDADES DE TREN CENTRAL Y OTROS ACTORES DEL SISTEMA

ANEXO N°3 | EQUIPO DE ADMINISTRACIÓN DE EMERGENCIAS

CONVENIO
PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE
AL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO

En Santiago, a 6 de diciembre de 2016, comparecen: don **ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE**, chileno, ingeniero comercial, cédula nacional de identidad N°7.020.373-1, en representacióndel Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, ambos domiciliados en Amunátegui N°139, piso 3, de la comuna y ciudad de Santiago, en adelante el **"Ministerio"** o el **"MTT"**, por una parte, y por la otra, don **JUAN PABLO PALOMINO ÁLVAREZ**, chileno, ingeniero civil industrial, cédula nacional de identidad N°8.355.242-5, en representación de **Trenes Metropolitanos S.A.**, en adelante **"Tren Central"**, ambos domiciliados en Av. Libertador Bernardo O'Higgins 3170, Andén 6, comuna de Estación Central, de la ciudad de Santiago, quienes convienen y exponen los términos y condiciones del acuerdo por el cual **Tren Central** se integrará como proveedor de servicios de transporte al Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago, en adelante "**el Convenio**".

El Ministerio y Tren Central podrán ser referidos individualmente como "*Parte*" y colectivamente como "*las Partes*".

Cláusula 1 DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE SANTIAGO

Por este acto, las Partes declaran tener en especial consideración para la celebración del presente Convenio lo siguiente:

El transporte público es un elemento esencial en el desarrollo de la vida de los habitantes de la Región Metropolitana, pues constituye el principal medio de transporte con que cuenta la mayoría de la población. Este servicio se erige como una necesidad pública de primer orden que posibilita materializar uno de los derechos y libertades que la Constitución Política asegura a todas las personas, particularmente la libertad personal o ambulatoria.

En ejercicio de las facultades previstas en las Leyes N°18.696 y N°20.504, el Ministerio llevó a cabo durante el año 2011 un proceso de rediseño del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, en adelante el "Sistema" o "Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago".

El Sistema se estructura a partir de un modelo altamente complejo, pues requiere para su funcionamiento de diversos actores. Dicho modelo supone la coexistencia armónica de todos ellos. En la actualidad, el Sistema se compone de los siguientes servicios y prestadores:

1.1 De los servicios de transporte público prestados con buses en las vías concesionadas

Los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados con buses al interior de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, son provistos en la actualidad por siete (7) empresas. A cada una de ellas se entregó el uso de las vías que se individualizan en sus respectivos contratos y condiciones específicas de operación. De esta manera, el Sistema está conformado por siete (7) unidades de negocio y sus respectivos concesionarios de uso de vías y prestadores de servicios de transporte.

Los contratos de concesión de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros (en adelante, "Contratos de Concesión de Uso de Vías") fueron aprobados mediante las Resoluciones N° 246, N°258 y N°259, de 2011, y N° 1 y N°2, de 2012, dictadas en conjunto

por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda; las condiciones específicas de operación y de utilización de vías aplicables a los servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante buses (en adelante, "Condiciones de Operación"), por su parte, fueron aprobadas mediante las Resoluciones Exentas N° 1218 y N°1219, de 2015, y renovadas por las Resoluciones Exentas N°3256 y N°3257, de 2016, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

1.2 De los servicios de transporte público prestados por la Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A. (METRO)

En virtud del "Convenio Para la Prestación de Servicios de Transporte al Sistema de Transporte Público de Santiago", aprobado mediante Resolución Exenta N°1860, de 2013, y modificado por la Resolución Exenta N°920, de 2016, el Ministerio encomendó a METRO la provisión de sus servicios de transporte de pasajeros, con el fin de mantener la integración de dicho proveedor al Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, bajo el esquema de integración física, financiera y tarifaria.

1.3 De los servicios complementarios del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago

Los servicios de transporte público remunerado de pasajeros requieren, como condición necesaria para su funcionamiento, el desarrollo de los siguientes servicios complementarios:

(i) Emisión, comercialización y servicio de post-venta del medio de acceso.

(ii) Provisión de la red de comercialización y carga del medio de acceso.

(iii) Comercialización, provisión e instalación de los equipamientos necesarios para la validación y registro de las etapas de viaje.

(iv) Administración de los recursos monetarios necesarios para el pago de la prestación de los servicios de transporte y servicios complementarios, y distribución de éstos entre los diversos integrantes del Sistema.

(v) Captura, procesamiento y distribución de la información de validación y posicionamiento generada por los servicios de transporte, necesarios para la gestión operativa del Sistema.

(vi) Otros servicios complementarios que el Ministerio contrate o disponga, de conformidad con la normativa vigente.

Con el fin de asegurar la disponibilidad de los servicios complementarios antes señalados, el Ministerio, en ejercicio de las atribuciones entregadas por la Ley N°18.696, suscribió sendos contratos con el Administrador Financiero de Transantiago S.A. ("Contrato AFT"); con la empresa Sonda S.A. ("Contrato SONDA"); con la Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A. ("Contrato METRO"); y con la empresa Indra Sistemas Chile S.A. ("Contrato INDRA"). Dichos contratos de prestación de servicios complementarios fueron aprobados, respectivamente, mediante las Resoluciones N° 285, N°286, N°287 y N°288, todas de 2012, dictadas en conjunto por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda.

Cláusula 2 DECLARACIONES Y CONSTANCIAS

Las Partes vienen en hacer las siguientes declaraciones y constancias, las que reconocen y aceptan para todos los efectos a que haya lugar durante la aplicación de este Convenio:

i) El presente Convenio se sujeta a las normas, principios y procedimientos previstos en la normativa vigente, particularmente a lo dispuesto en las Leyes N°18.059; N°18.696; N°20.378; N°18.046 y N°19.880, en conjunto con los Decretos con Fuerza de Ley N°343, de 1953, y N°279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda; en el Decreto N°1157, de 1931, del Ministerio de Fomento, que fija el texto definitivo de la Ley General de Ferrocarriles; en el Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, así como a los reglamentos dictados conforme a dichos preceptos.

ii) En virtud de las referidas disposiciones legales corresponde al Ministerio, en su calidad de órgano rector en materia de tránsito y transporte público, diseñar, implementar y supervigilar las políticas nacionales en materia de tránsito y transporte público y, en general, llevar a cabo todas las actividades y medidas destinadas a lograr un desarrollo integral de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros. Del mismo modo, la regulación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros y sus servicios complementarios, así como la supervisión, control y coordinación de los mismos, se encuentra radicada en el Ministerio, quien la ejercerá de conformidad a las atribuciones que la ley le otorgue.

iii) Tren Central S.A. es una sociedad anónima constituida por la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), propietaria del 99,9% de las acciones, y la empresa Infraestructura y Tráfico Ferroviario S.A., propietaria del 0,1% de las acciones, cuyo objeto consiste en establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transporte de pasajeros a realizarse por medio de vías férreas o sistemas similares, y servicios de transporte complementarios, cualquiera sea su modo, incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad. En dicho marco, Tren Central ha manifestado su interés en integrar sus servicios de transporte de pasajeros al Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago.

iv) Para satisfacer adecuadamente las necesidades de desplazamiento de los usuarios, el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago requiere del apoyo, coordinación e integración de los servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros prestados mediante buses u otros modos de transporte, con aquellos servicios de transporte prestados por Tren Central.

v) Para lograr lo anterior, se requiere suscribir un convenio que regule la integración física, tecnológica, financiera y tarifaria de los servicios de transporte provistos por Tren Central con el Sistema.

- La integración física consiste en la articulación de los diferentes medios de transporte a través de la utilización de una infraestructura común.
- La integración tecnológica es la interconexión física, lógica y de desarrollo sobre el hardware y el software de las tecnologías aplicadas al Sistema, con la finalidad de que su operación sea armónica y coordinada.
- La integración financiera es la existencia de una administración común de los recursos que ingresan al Sistema y la contabilización y distribución de los mismos en forma centralizada, de acuerdo a la regulación e instrucciones que imparta el Ministerio.
- La integración tarifaria es la adopción de un esquema tarifario que permita a los usuarios del Sistema el uso de uno o más servicios de transporte, bajo un esquema de cobro diferenciado según el tipo de servicio, y que considera las características de duración y tramos de un viaje dentro del área cubierta por el Sistema (área regulada). La determinación del esquema tarifario y de cobro diferenciado corresponde en forma privativa y exclusiva al Ministerio.

vi) El presente Convenio coexistirá con otros Convenios de Transporte, Contratos de Concesión de Uso de Vías, Condiciones de Operación y Contratos de Prestación de Servicios Complementarios, actuales o futuros, que fueren necesarios para el funcionamiento del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago y desarrollo de los demás Servicios Complementarios que éste requiera. Tren Central declara conocer y aceptar esta circunstancia, reconociendo que esta coexistencia no representa una alteración o modificación de los derechos y obligaciones que se establecen en este Convenio. En consecuencia, Tren Central no podrá eximirse del cumplimiento de sus obligaciones fundado en la existencia de tales instrumentos jurídicos. No obstante lo anterior, la coexistencia del presente Convenio con tales instrumentos contractuales y el cumplimiento de las obligaciones propias que de aquél emanan por parte de Tren Central, descansan para estos efectos, principalmente sobre los principios de Interrelación del Sistema y de Colaboración y Comunicación a que se refiere la Cláusula 3 del presente Convenio.

vii) El adecuado funcionamiento del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago requiere la articulación, vinculación y operación coordinada de diferentes modos de transporte y prestadores de servicios (de transporte y complementarios), que en conjunto satisfacen las necesidades de transporte de los usuarios del Sistema. En este sentido, resulta fundamental para el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago y sus usuarios la provisión por parte de Tren Central de una determinada oferta de transporte. El presente Convenio regula los términos y condiciones bajo los cuales Tren Central se integrará al Sistema mediante la prestación de sus servicios de transporte a los usuarios del referido Sistema.

viii) Para los efectos del presente Convenio, respecto a la determinación del sentido y alcance de las palabras empleadas en este instrumento, sobre todo respecto de aquellas de carácter técnico, primarán las definiciones que para cada caso se establezcan en este Convenio. A falta de definición expresa, las palabras que se usan en el presente instrumento tendrán el sentido y alcance que para cada una de ellas se indican, según corresponda, en los instrumentos jurídicos que regulan la operación de los servicios de transporte público prestados con buses que integran el Sistema, o en aquellos que regulan la operación de los servicios complementarios, independientemente que su sentido sea en singular o plural, en género masculino o femenino, o en las formas y funciones gramaticales en que se empleen. Dichos instrumentos jurídicos han sido debidamente identificados en la Cláusula 1 del presente Convenio.

ix) Corresponderá al Ministerio definir y adoptar las medidas necesarias para la velar por la debida coordinación de los diferentes servicios y prestadores que integran el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago.

x) El presente Convenio constituye el único instrumento que regula los derechos y obligaciones de las Partes en relación con los servicios objeto del mismo.

Cláusula 3 DEL CONVENIO

3.1 Objeto

Por el presente convenio Tren Central adquiere la calidad de operador de transporte del Sistema y se obliga a prestar los servicios de transporte de pasajeros que se definen en este instrumento, en las condiciones que aquí se especifican.

3.2 Duración

El presente Convenio entrará en vigencia a contar del 22 de diciembre de 2016, salvo que el acto administrativo que lo apruebe concluya su total tramitación en una fecha posterior, en cuyo caso se entenderá que el Convenio entrará en vigor a partir de la fecha de total tramitación del acto administrativo que lo apruebe. El Convenio se extenderá desde su inicio, por tres (3) años.

El presente Convenio será prorrogable por una sola vez y por un período máximo de tres (3) años, lo cual deberá ser acordado entre las Partes con al menos seis (6) meses de anticipación a la fecha de término establecida en el párrafo anterior.

3.3 De los principios que orientan la ejecución del Convenio y su interpretación

Los servicios de transporte prestados en el marco de este Convenio tienen por finalidad satisfacer el interés público y, en consecuencia, deberá propender a la prestación de un servicio de transporte eficiente, seguro y de calidad.

En concordancia con ello las Partes acuerdan establecer los siguientes principios rectores que orientan la ejecución e interpretación del presente instrumento:

3.3.1 Principio de la calidad y continuidad en la prestación de los servicios

La necesidad de transporte de la ciudad no solo se satisface con una adecuada cobertura, sino que además debe responder a una serie de elementos que en su conjunto representan la experiencia del usuario y que recogen el estándar de calidad deseado. Las obligaciones de Tren Central han sido orientadas en este Convenio hacia la entrega de un servicio de calidad para los usuarios.

Por otra parte, corresponde al Ministerio, en su calidad de organismo rector en materia de tránsito y transporte público, adoptar las medidas y dictar las instrucciones que considere necesarias para asegurar la continuidad de los servicios de transporte y de los servicios complementarios requeridos para su adecuado funcionamiento. En mérito de este principio, las Partes convienen en establecer herramientas que resguarden la mantención y continuidad de los servicios durante la vigencia del presente Convenio.

3.3.2 Principio de la participación activa de Tren Central

La prestación de los servicios materia del Convenio debe ser realizada por Tren Central, y las funciones de cada una de las partes se estructuran sobre la base de dicha definición.

A Tren Central le corresponde, por tanto, una participación activa en la definición y ordenación de todos aquellos elementos que resulten necesarios para alcanzar una ejecución eficiente de los servicios que deba prestar de conformidad al presente instrumento.

Asimismo, este principio identifica y radica en la figura de Tren Central la responsabilidad de organizar, regular y supervigilar el desarrollo de su actividad empresarial, teniendo en cuenta el interés de los usuarios, sin perjuicio de la intervención que corresponda a las autoridades respectivas en materia de regulación, control de los servicios y mantención del orden público.

3.3.3 Principio de la interrelación del Sistema

El Convenio se inserta en el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, conformado por un conjunto de proveedores de servicios de transporte y servicios complementarios descritos en los numerales 1.1, 1.2 y 1.3 precedentes. La supervisión del Sistema se encuentra radicada en el Ministerio.

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

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

3.3.4 Principio de colaboración y comunicación

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

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

3.3.5 Principio de evolución de la tecnología

El adecuado funcionamiento de los sistemas tecnológicos puede requerir una actualización que recoja la evolución de la tecnología en uso, cuando su reemplazo o complemento con otra tecnología distinta a la empleada fuere necesario para optimizar la gestión, costo, seguridad y/o calidad de los servicios.

La incorporación de cambios tecnológicos podrá ser propuesta por cualquiera de los actores del Sistema. Con todo, el desarrollo y la implementación de cualquier cambio sólo podrán realizarse una vez que ellos fueren aprobados por el Ministerio en forma escrita.

Por otra parte, la incorporación de cambios en la tecnología en uso a que se refiere la cláusula 5 del presente Convenio, será obligatoria para Tren Central cuando fuere requerida por algún instrumento normativo o por el Ministerio, por razones fundadas y en pos del buen funcionamiento del Sistema y de la continuidad de los servicios, debiendo el Ministerio respetar el equilibrio económico-financiero del presente Convenio. En todo caso, los referidos cambios deberán ceñirse a criterios de oportunidad, razonabilidad y prudencia, de tal manera de no comprometer la normal operación del Sistema ni de los servicios de transporte prestados por Tren Central.

Cláusula 4 DE LOS SERVICIOS

Corresponderá a Tren Central proveer sus servicios de transporte de pasajeros en las condiciones que se definen en el presente Convenio, en particular en lo establecido en la presente cláusula y anexos.

4.1 Descripción de los servicios de transporte

Sin perjuicio de otros servicios de transporte público de pasajeros que el Ministerio pudiere acordar a futuro con Tren Central, el servicio que Tren Central proveerá al Sistema consiste en el transporte ferroviario suburbano de pasajeros para el tramo de aproximadamente 20 kilómetros comprendido entre la ciudad de Santiago y la localidad de Nos, en la comuna de San Bernardo (en adelante "Tren Central a Nos").

El trazado de este servicio contempla en su diseño 10 estaciones: Alameda (Estación Central), Lo Valledor, Pedro Aguirre Cerda (P.A.C.), Lo Espejo, Lo Blanco, Freire, San Bernardo, Maestranza, Cinco Pinos y Nos, las cuales irán entrando en operación de acuerdo al cronograma previsto por Tren Central y que se detalla en el Anexo N°1. Sin perjuicio de lo anterior, las Partes podrán acordar en el futuro la incorporación de nuevas estaciones y/o el cierre de estaciones ya existentes por razones fundadas.

Para velar por una adecuada frecuencia de los servicios de transporte, la vía férrea que se emplee para la prestación de los servicios del Tren Central a Nos estará destinada en forma exclusiva a la operación de éstos, únicamente durante los horarios de operación previstos en el Programa de Operación vigente y, por tanto, fuera de dichos horarios Tren Central podrá usar y explotar la vía férrea respecto de otros servicios de transporte, sea de pasajeros o carga, siempre que ello sea necesario para dar respuesta a situaciones de emergencia, y en la medida en que dicha explotación no afecte la normal operación y prestación de los servicios del Tren Central a Nos regulados en el presente Convenio. Adicionalmente, Tren Central deberá informar cada vez que utilice la vía férrea por situaciones de emergencia.

Tren Central no permitirá el intercambio de pasajeros desde y hacia otros servicios, sino mediante el pago íntegro y oportuno de la tarifa que corresponda, salvo casos excepcionales de contingencia o fuerza mayor que amerite el traslado de pasajeros desde o hacia otro(s) servicio(s).

4.2 Puesta en marcha de los servicios

Tren Central iniciará gradualmente la operación de los servicios a contar del 22 de diciembre de 2016, de conformidad a lo establecido en la cláusula 13, salvo que el acto administrativo que apruebe el presente Convenio concluya su total tramitación en una fecha posterior, en cuyo caso se entenderá que la puesta en marcha se verificará a partir de la fecha de total tramitación del acto administrativo que apruebe el presente Convenio.

El Ministerio, podrá postergar la entrada en vigencia del presente Convenio y/o el inicio de la operación comercial completa, mediante comunicación escrita a Tren Central.

En ambos casos, las partes suscribirán una modificación al presente Convenio cuyo objeto será regular los efectos patrimoniales que se puedan generar para las partes con ocasión de la postergación.

Tren Central, por su parte, podrá siempre solicitar al Ministerio la postergación de la entrada en vigencia del presente Convenio o de la fecha de inicio de la operación comercial completa si acredita que las obras necesarias para la implementación del servicio Tren Central a Nos no han sido finalizadas y/o entregadas por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Acreditada dicha causal, el Ministerio deberá dar lugar a la solicitud de postergación.

4.3 Oferta Inicial (Programa de Operación Inicial)

La oferta de transporte inicial detallada de los servicios a proveer por Tren Central, estará contenida en un Programa de Operación Inicial que deberá ser informado al Ministerio, a más tardar sesenta (60) días antes del inicio de la operación comercial completa, programada para el 2 de marzo de 2017, de conformidad con lo dispuesto en la cláusula 13. El Programa de Operación Inicial se extenderá hasta el

31 de diciembre del año 2017. El Programa de Operación Inicial podrá ser modificado en cualquier momento si existen condiciones de demanda que así lo justifiquen, lo cual deberá ser apropiadamente fundamentado por Tren Central al momento de solicitar la autorización para dicha modificación y, siempre que, dicha modificación no implique un perjuicio para los usuarios o para el Sistema. Para ello, se aplicarán las mismas reglas en cuanto a presentación y plazos establecidas en la cláusula 4.4 siguiente. Este Programa de Operación Inicial contendrá -a lo menos- el detalle de horarios de operación, frecuencias, intervalos u horarios de pasada, según corresponda, y capacidades de transporte, por período u hora del día, diferenciado por tipo de día. La medición de los Niveles de Servicio a que se hace referencia en la Cláusula 12 del presente Convenio se realizará en contraste con la oferta detallada en dicho Programa de Operación. Serán aplicables al Programa de Operación Inicial todas las estipulaciones que se contienen en las cláusulas 4.4 y 4.5 siguientes, en cuanto su naturaleza lo permita.

Para efectos de referencia, caracterización y dimensionamiento general de los servicios de transporte del Tren Central a Nos, en el Anexo N°1 "Oferta Referencial Inicial del Servicio Tren Central a Nos" se presentan las características generales de esta operación en términos de horarios de operación, frecuencias, tipos de día, capacidad de transporte, entre otros.

4.4 Oferta Programada (Programas de Operación)

Con el fin de preparar el Programa de Operación para el año calendario siguiente, en el mes de noviembre de cada año, incluido el año de inicio de la operación comercial completa de los servicios, Tren Central revisará y definirá la oferta para el siguiente año. El Programa de Operación contendrá el detalle de la oferta de transporte del siguiente período, y deberá ser entregado al Ministerio a más tardar el último día hábil del mes de noviembre, con la justificación técnica de los cambios sugeridos, si los hubiere.

La oferta de transporte deberá considerar al menos dos temporadas: (i) la temporada normal, que considera los meses de marzo a diciembre, y (ii) la temporada estival, que comprende los meses de enero y febrero.

Las frecuencias en temporada estival se podrán ajustar en función de la variación de la demanda, lo que deberá ser fundamentado sobre la base de antecedentes históricos; sin perjuicio de lo anterior, y con el fin de garantizar un nivel de servicio apropiado, los ajustes a la baja no podrán resultar en una capacidad de transporte programada inferior al 70% de la capacidad de transporte ofrecida en temporada normal, para cada bloque horario.

Con todo, las Partes podrán de mutuo acuerdo definir otras categorías temporales con el fin de lograr un mejor ajuste de la oferta de transporte a las necesidades de los usuarios y/o del Sistema.

El Ministerio dispondrá de quince (15) días corridos a partir de la fecha de recepción del nuevo Programa de Operación para pronunciarse sobre él. Si dentro de dicho plazo el Ministerio no emitiere pronunciamiento, la propuesta se entenderá aprobada. De haber observaciones, Tren Central dispondrá de diez (10) días corridos para ingresar la versión corregida. El Programa de Operación vigente mantendrá dicha calidad hasta que no sea aprobada por el Ministerio su modificación.

Con todo, el Programa de Operación podrá ser modificado en cualquier momento si existen condiciones de demanda que así lo justifiquen, lo cual deberá ser apropiadamente fundamentado por Tren Central al momento de solicitar la autorización para dicha modificación y, siempre que, dicha modificación no implique un perjuicio para los usuarios o para el Sistema. En estos casos aplicarán las mismas reglas en cuanto a presentación y plazos mencionadas en los párrafos precedentes.

La no entrega oportuna de los Programas de Operación o su entrega sin los antecedentes técnicos de respaldo facultará al Ministerio para cursar las sanciones previstas en la Cláusula 14.

Será responsabilidad de Tren Central informar a los usuarios sobre cualquier cambio relevante en la oferta programada, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 11 del presente Convenio.

Cualquier incumplimiento de la oferta de servicios que Tren Central se comprometa a proveer al Sistema, de acuerdo con el Programa de Operación vigente, podrá ser objeto de descuentos y/o multas de acuerdo a lo establecido en las Cláusulas 12 y 14 del presente Convenio, salvo que dicho incumplimiento obedezca a causas no imputables a Tren Central, lo que deberá ser acreditado por éste a conformidad del Ministerio.

4.5 Modificaciones transitorias a la Oferta Programada

4.5.1 Modificaciones transitorias previamente acordadas

La oferta programada en los términos referidos en el punto 4.4 anterior, podrá modificarse en forma transitoria sólo de común acuerdo entre el Ministerio y Tren Central. Las modificaciones transitorias podrán ser solicitadas por cualquiera de las Partes a la otra con la debida antelación y justificación técnica y/o comercial.

Estas modificaciones deberán ser detalladas en un Programa de Operación Especial (POE), que deberá ser presentado por Tren Central al Ministerio a más tardar treinta (30) días antes de la fecha prevista para su implementación. El Ministerio dispondrá de diez (10) días corridos a partir de la fecha de recepción del Programa de Operación Especial (POE) para pronunciarse sobre él. Si dentro de dicho plazo el Ministerio no emitiere pronunciamiento, la propuesta se entenderá aprobada.

En caso de ser el Ministerio quien solicite la modificación, Tren Central dispondrá de quince (15) días para responder y presentar el POE correspondiente, la cual entrará en vigencia una vez que Tren Central haya efectuado la totalidad de las adecuaciones de tipo operacional para su implementación.

En caso que Tren Central requiriese, por motivos fundados de cualquier naturaleza, reducir temporalmente su oferta programada de servicios de transporte respecto a lo indicado en el numeral 4.4 anterior, y si dicha reducción conllevare la necesidad de incrementar la capacidad de transporte prestada con buses con el fin de atenuar el impacto de dicha disminución para los usuarios del Sistema, Tren Central deberá reembolsar al Sistema los costos adicionales que se deriven de las medidas de mitigación que determine el Ministerio. Para estos efectos, el Ministerio informará a Tren Central el costo adicional en que incurrirá el Sistema al implementarse los servicios de refuerzo, lo cual será descontado del ingreso de Tren Central en la(s) liquidación(es) de pago más próxima(s).

El monto de los costos adicionales que, de conformidad a lo dispuesto en el párrafo anterior, deban ser reembolsados por Tren Central, será aquel que determine el Ministerio y estará constituido por las sumas que corresponda pagar a los restantes operadores de transporte y/o de servicios complementarios con ocasión del incremento de la capacidad de transporte derivada de la reducción temporal de la oferta programada a que alude el párrafo anterior. Estos montos estarán determinados por las disposiciones que al efecto definan los contratos de concesión, condiciones de operación u otros instrumentos jurídicos vigentes que regulen la prestación de servicios del resto de los operadores de transporte y/o prestadores de servicios complementarios del Sistema.

Será responsabilidad de Tren Central informar a los usuarios sobre cualquier cambio relevante en la oferta programada, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 11 del presente Convenio.

4.5.2 Modificaciones transitorias no acordadas

Excepcionalmente, Tren Central podría verse obligado a modificar unilateralmente la oferta programada en caso de actos o eventos, sean éstos imputables o no a Tren Central, que provoquen un impacto y/o perjuicio a los usuarios del Sistema, y que por tanto requieran de una inmediata respuesta a fin de mitigar sus efectos. Esta circunstancia deberá ser oportunamente informada por Tren Central al Ministerio, como parte de los Protocolos de Atención de Contingencias que ambas Partes deberán acordar.

En caso que Tren Central se vea en la necesidad de reducir su oferta de servicios de transporte, y siempre que dicha reducción conlleve la necesidad de incrementar la capacidad de transporte prestada con buses con el fin de atenuar el impacto de dicha disminución para los usuarios del Sistema, Tren Central deberá reembolsar al Sistema los costos adicionales que se deriven de las medidas de contingencia que determine el Ministerio. El Ministerio informará oportunamente a Tren Central el costo adicional en que incurrió el Sistema al implementarse los servicios de refuerzo, lo cual será descontado del ingreso de Tren Central en la(s) liquidación(es) de pago más próxima(s).

El monto de los costos adicionales que, de conformidad a lo dispuesto en el párrafo anterior, deban ser reembolsados por Tren Central, será aquel que determine el Ministerio y estará constituido por las sumas que corresponda pagar a los restantes operadores de transporte y/o de servicios complementarios con ocasión del incremento de la capacidad de transporte derivada de la reducción temporal de la oferta programada a que alude el párrafo anterior. Estos montos estarán determinados por las disposiciones que al efecto definan los contratos de concesión, condiciones de operación u otros instrumentos jurídicos vigentes que regulen la prestación de servicios del resto de los operadores de transporte y/o prestadores de servicios complementarios del Sistema.

Tren Central deberá someterse a las multas y/o descuentos que le fueren aplicables de acuerdo a las Cláusulas 12 y 14 del presente Convenio, salvo que el incumplimiento obedezca a causas no imputables a su parte, lo que deberá ser acreditado por Tren Central a conformidad del Ministerio.

En cualquier caso, Tren Central deberá gestionar a su costo la compensación a los usuarios que hayan pagado su tarifa y fueren impedidos de continuar su viaje, a través de la entrega de un viaje de emergencia u otros mecanismos. Para estos efectos, las partes elaborarán un Protocolo, que regulará la compensación a los usuarios, el que deberá ser acordado a más tardar 15 días antes de la fecha de inicio de la operación comercial completa.

Cláusula 5 DE LOS SERVICIOS TECNOLÓGICOS NECESARIOS PARA LA INTEGRACIÓN AL SISTEMA

Durante toda la vigencia del Convenio, Tren Central deberá disponer a su costo de todos los elementos y tecnologías que resulten necesarios para alcanzar una correcta ejecución de sus servicios de transporte y su integración al Sistema.

En el Anexo N°2 de este Convenio se establecen las condiciones tecnológicas y responsabilidades, tanto de Tren Central como de otros actores relevantes del Sistema, para que dicha integración al Sistema se materialice y se mantenga durante toda la vigencia del Convenio.

Será de obligación y responsabilidad de Tren Central suscribir oportunamente con los proveedores de servicios complementarios individualizados en el punto 1.3 del presente Convenio, todos aquellos instrumentos que sean necesarios para lograr la correcta integración al Sistema.

Cláusula 6 RESPONSABILIDAD DE TREN CENTRAL POR SUS SERVICIOS Y FRENTE A TERCEROS

Tren Central será el único y exclusivo responsable ante el Ministerio, el Sistema y sus usuarios, de la correcta prestación de sus servicios de transporte.

En consecuencia, Tren Central indemnizará con cargo a sus propios recursos los daños y perjuicios calificados por la autoridad correspondiente, que se produjeren por su causa, la de sus dependientes, contratistas o subcontratistas, con motivo de la prestación de sus servicios, o por incumplimiento imputable de sus obligaciones contractuales que en cuanto a su rol de proveedor de servicios de transporte le corresponda.

El Ministerio, la Subsecretaría de Transportes y la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano no serán responsables frente a terceros por las obligaciones que asumiere o debiere asumir Tren Central con aquéllos, ni por los daños que cause este último, directa o indirectamente en el desarrollo de su gestión, ni de sus empleados, agentes, representantes, proveedores, contratistas y bienes.

En el evento que Tren Central subcontrate parte de los servicios objeto del presente Convenio, éste será el único y exclusivo responsable ante el Ministerio, el Sistema, sus usuarios y proveedores, de la correcta prestación de sus servicios. En consecuencia, la subcontratación no liberará de forma alguna a Tren Central de las obligaciones y responsabilidades que le correspondan en virtud del presente Convenio. Asimismo, la subcontratación no podrá implicar en ningún caso la cesión, subrogación, delegación o transferencia de las obligaciones que tiene Tren Central de conformidad a los servicios materia del presente Convenio.

Cláusula 7 DERECHOS Y OBLIGACIONES DE TREN CENTRAL

7.1 Derechos de Tren Central

En virtud del presente Convenio, Tren Central tendrá los siguientes derechos:

i) Percibir, como contraprestación por los servicios efectivamente prestados, los ingresos derivados de la prestación de los mismos, en los términos y condiciones previstos en la Cláusula 8 del Convenio.

ii) Mantener comunicación con el Ministerio y recibir respuesta formal a sus solicitudes y requerimientos en relación al presente Convenio, dentro de un plazo prudencial atendida la naturaleza de la solicitud, excepto en aquellos casos en que exista un plazo predeterminado para ello en el presente instrumento.

iii) Contar con un debido proceso administrativo en la aplicación de las sanciones administrativas contempladas en el presente Convenio, así como, en la sustanciación de los demás procedimientos de impugnación a que hubiere lugar.

iv) Solicitar y recibir, si así correspondiere, la información que obre en poder del Ministerio y que fuere necesaria para la prestación de los servicios de Tren Central.

v) Solicitar la colaboración del Ministerio en el desarrollo de sus servicios de conformidad con el presente Convenio.

vi) Impugnar la disminución del pago efectuado en virtud de la aplicación de descuentos por incumplimiento de los Niveles de Servicio descritos en la Cláusula 12 cuando, a juicio de Tren Central, dicho incumplimiento no le fuere imputable.

vii) Plantear al Ministerio las iniciativas y propuestas de modificación de los servicios que estime conducentes para su mejora continua y la satisfacción del usuario.

7.2 Obligaciones de Tren Central

En conformidad al presente Convenio, Tren Central tendrá las siguientes obligaciones:

i) Prestar sus servicios de transporte de acuerdo a los estándares de calidad establecidos en el presente Convenio.

ii) Cumplir con la normativa reglamentaria, legal y contractual vigente, que regula la prestación de los servicios de transporte.

iii) Utilizar exclusivamente el o los medios de acceso que defina o autorice el Ministerio.

iv) Cumplir las normas y procedimientos de seguridad que disponga el Ministerio en relación con el sistema del medio de acceso.

v) Establecer y acordar con el Ministerio protocolos de acción que permitan atender, apropiada y oportunamente, eventuales contingencias que afectaren en forma relevante la normal prestación de los servicios. Los referidos protocolos deberán ser acordados a más tardar 15 días antes de la fecha del inicio de la operación comercial completa.

vi) Adoptar oportunamente las medidas necesarias para mejorar la calidad de los servicios de transporte cuando no se alcancen los Niveles de Servicio establecidos en la Cláusula 12 del presente Convenio, ya sea por causa imputable a Tren Central o a terceros.

vii) Poner oportunamente a disposición del Ministerio la información que, de conformidad al presente instrumento, le sea requerida por éste con relación al desarrollo de sus servicios de transporte. El acceso a la información en caso alguno podrá limitarse o condicionarse en virtud de invocar acuerdos de confidencialidad establecidos con terceros integrantes del Sistema o ajenos a éste.

viii) Proporcionar al Ministerio, en forma continua, acceso *online* a la información operacional de los servicios de trenes.

ix) Mantener informado al Ministerio de toda circunstancia material o jurídica que afecte la prestación normal de los servicios de transporte, tan pronto como ocurra o tome conocimiento de ella.

x) Indemnizar con cargo a sus propios recursos los daños y perjuicios calificados por la autoridad correspondiente, que se produjeren por su causa, la de sus dependientes, contratistas o subcontratistas, con motivo de la prestación de sus servicios, o por incumplimiento imputable de sus obligaciones contractuales en cuanto a su rol de proveedor de servicios de transporte le corresponda.

xi) Cumplir íntegramente con el pago de las remuneraciones y cotizaciones previsionales y demás obligaciones laborales y previsionales que, de conformidad a la normativa vigente,

correspondan a Tren Central respecto de sus trabajadores contratados para el cumplimiento del presente Convenio.

xii) Realizar su entero costo actividades tendientes a la entrega oportuna y eficaz de información a los usuarios del Sistema, además de producir y distribuir elementos de promoción e información de sus servicios.

xiii) Relacionarse con los distintos proveedores de servicios complementarios del Sistema, en los términos previstos en el presente Convenio y su Anexo N°2 de Integración Tecnológica al Sistema.

xiv) Proporcionar al Ministerio y a los usuarios del Sistema la información que respectivamente se señala en la Cláusula 11 del presente Convenio.

xv) Suscribir los actos, convenios y/o contratos que resulten necesarios para la correcta prestación de los servicios e integración de Tren Central al Sistema, en cuanto a su rol de proveedor de servicios de transporte.

xvi) Informar oportunamente al Ministerio sobre nuevas inversiones, particularmente en el caso que se prevea que dichas inversiones pudieren impactar de forma relevante en los costos de operación de los servicios prestados por Tren Central.

xvii) Disponer medidas para el control de la evasión y mantener informado al Ministerio sobre dicho control, así como del mal uso del medio de acceso, particularmente de la Tarjeta Nacional Estudiantil (TNE, también conocida como "pase escolar").

xviii) Realizar las labores de mantención y limpieza de las estaciones, material rodante e infraestructura menor dedicada a actuar de soporte para la entrega de información a los usuarios, como también, labores de limpieza en los puntos de integración con buses destinados a facilitar el flujo de usuarios hacia las estaciones del servicio de Tren Central a Nos.

xix) En lo que respecta a los servicios complementarios de carácter tecnológico mencionados en la Cláusula 5 del presente Convenio (en adelante "Servicios Tecnológicos"):

xix.1 Ejecutar los procedimientos operacionales y de seguridad que defina el Ministerio en la prestación de los Servicios Tecnológicos.

xix.2 Adoptar las modificaciones en los Servicios Tecnológicos o en su forma de provisión que requiera el Ministerio, de conformidad al principio de interrelación del Sistema.

xix.3 Otorgar acceso al Ministerio o a quien éste designe, a los antecedentes e instalaciones que sean necesarias para que pueda hacer efectiva su labor de fiscalización y control del cumplimiento de las obligaciones de Tren Central respecto de los Servicios Tecnológicos, sin comprometer la normal operación de los mismos y de acuerdo a los procedimientos de seguridad establecidos por Tren Central, los cuales en ningún caso podrán impedir el acceso al Ministerio.

xix.4 Dar cumplimiento íntegro a las determinaciones que, en el marco de los servicios que corresponden a Tren Central, emita el Director del Equipo de Administración de Emergencia (EAE) descrito en el Anexo N°3 del presente instrumento.

xix.5 Participar y colaborar en las mesas técnicas de trabajo, cuando en ellas se traten materias relativas o relacionadas a los Servicios Tecnológicos, y en aquellas otras instancias que defina el Ministerio orientadas a evaluar y proponer cambios para el mejoramiento continuo de la calidad de dichos servicios.

xix.6 No adoptar ninguna decisión que altere parcial o totalmente el alcance de los Servicios Tecnológicos sin la autorización previa del Ministerio.

xix.7 Disponer del personal necesario para cumplir las obligaciones que asume en virtud del presente Convenio respecto de los Servicios Tecnológicos.

xx) Dar cumplimiento a los estándares establecidos en el sistema integrado de información a usuarios del Sistema, considerando soportes con información relativa a los servicios prestados por los distintos modos en sus distintas etapas del viaje, así como acciones informativas que permitan entregar oportunamente al usuario la información relevante para la toma de decisiones a la hora de planificar y/o realizar sus viajes, tanto en su producción e instalación, como mantención y permanente actualización de acuerdo a lo señalado en el punto 11.4 del presente instrumento.

xxi) Dar oportuno cumplimiento a las instrucciones que el Ministerio razonablemente le imparta con motivo del presente Convenio.

El incumplimiento de las obligaciones señaladas anteriormente podrá dar lugar a las sanciones previstas en la Cláusula 14 del presente Convenio, a los descuentos señalados en la Cláusula 12 de este Convenio y/o, cuando corresponda, al cobro de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Convenio.

Cláusula 8 CONTRAPRESTACIÓN DE TREN CENTRAL

8.1 Tarifa Técnica base

A partir del 16 de febrero de 2017, y durante toda la vigencia de este instrumento, Tren Central percibirá como pago por sus servicios de transporte, la suma quincenal que resulte de la multiplicación del Precio por Pasajero Transportado o "Tarifa Técnica" y el número de pasajeros transportados validados (en adelante, "transacciones") de la quincena.

Durante el período comprendido entre el 22 de diciembre de 2016 y el 15 de febrero de 2017, el pago que percibirá Tren Central se regula en la cláusula 13.2 del presente instrumento.

La Tarifa Técnica de Tren Central se encuentra expresada en pesos chilenos y se pagará de acuerdo a la siguiente tabla:

Vigencia	Valor Tarifa Técnica Base (PPT_0)
Desde el 16 de febrero de 2017 al 21 de diciembre de 2017.	$589 (quinientos ochenta y nueve pesos chilenos)
Desde el 22 de diciembre de 2017 hasta el 21 de diciembre de 2018.	$568 (quinientos sesenta y ocho pesos chilenos)
Desde el 22 de diciembre de 2018 hasta la fecha de terminación del Convenio inclusive.	$562 (quinientos sesenta y dos pesos chilenos)

El monto de la contraprestación quincenal que corresponda a Tren Central por concepto de Tarifa Técnica, podrá disminuir conforme al grado de cumplimiento alcanzado de los Niveles de Servicio establecidos en la Cláusula 12 del presente Convenio. Lo anterior, se entiende sin perjuicio de las multas señaladas en la Cláusula 14, que además fueren aplicadas a Tren Central en un determinado período de pago.

8.2 Reajuste de la Tarifa Técnica

La Tarifa Técnica correspondiente a las liquidaciones del mes $T(PPT_T)$ estará establecida en pesos ($), con dos (2) decimales, sin aproximación, y se calculará de acuerdo a la siguiente formulación:

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

Donde:

PPT_0 : Valor de la Tarifa Técnica Base, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 8.1 del presente Convenio.

MAC_{T-1} : Mecanismo de ajuste por costos calculado en el mes *T-1*, según se describe en esta cláusula.

El valor del PPT correspondiente al mes T se calculará para la liquidación del día 10 del mes T a que se refiere la Cláusula 8.5, y se utilizará el mismo valor para la liquidación que, de conformidad a lo previsto en dicha Cláusula, corresponde efectuar el día 25 del mes T.

A partir del 16 de febrero de 2016, el valor de la Tarifa Técnica será actualizado mensualmente según el siguiente polinomio de indexación, tomando como base el mes de marzo de 2016:

$$MAC = I_{IPC} \times 0{,}7512 + I_{US\$} \times 0{,}1244 + I_{EURO} \times 0{,}0083 + I_{EE} \times 0{,}0854 + I_{PE} \times 0{,}0307$$

Donde:

IIPC : Tasa de variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC).

IUS$: Tasa de variación del Tipo de Cambio del Dólar observado promedio mensual.

IEURO : Tasa de variación del Tipo de Cambio del Euro promedio mensual.

IEE : Tasa de variación del índice de Costo de Energía Eléctrica.

IPE : Tasa de variación del índice de Costo de Potencia Eléctrica.

Los valores del Índice de Precios al Consumidor (IPC) son los reportados por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), o el organismo que legalmente lo suceda. En caso que los índices hayan cambiado por modificación de la base, se procederá a generar el empalme correspondiente, de manera de ajustar con la mayor precisión posible la serie.

Los valores del tipo de cambio son los reportados por el Banco Central.

Los valores de los Índices de Costo de Energía Eléctrica (IEE) y de Costo de Potencia Eléctrica (IPE), se construyen a partir de los precios de nudo reportados por la Comisión Nacional de Energía, los que son publicados en el Diario Oficial.

El polinomio de indexación contenido en la presente cláusula tendrá como valores base de cada índice aquellos correspondientes al mes de marzo de 2016, a saber:

- IPC : 112,13 (índice base año 2013=100)
- US$: $ 682,07 (promedio mensual)
- Euro : $ 757,59 (promedio mensual)
- Energía : $49,97 / kWh
- Potencia : $5.609,08 / kW

El valor de la Tarifa Técnica correspondiente al mes T se calculará para la liquidación del día 10 del mes T a que se refiere el numeral 8.5 del Convenio, y se utilizará el mismo valor para la liquidación que, de conformidad a lo previsto en dicho numeral 8.5, corresponda efectuar el día 25 del mismo mes T.

8.3 Vigencia de la Tarifa Técnica

La Tarifa Técnica no podrá modificarse durante la vigencia del Convenio, sin perjuicio de lo establecido en la cláusula 13.2. del presente Convenio.

Con anterioridad a la fecha en que deba operar la prórroga prevista en la Cláusula 3, las Partes podrán revisar en conjunto la evolución de los costos totales de largo plazo de Tren Central, con el objeto de realizar ajustes a la Tarifa Técnica y/o al polinomio de indexación si fuese necesario para el próximo periodo de vigencia.

Del mismo modo, si al acordar una prórroga del Convenio las Partes acuerdan además un aumento de la capacidad instalada y/o de los servicios provistos por Tren Central, esto es, por aumento de la oferta o por entrega de servicios adicionales, que impliquen la compra de nuevos trenes, incorporación de nueva tecnología, mejoramiento del estándar de los trenes, ampliación de la infraestructura de estaciones, extensiones horarias de funcionamiento a público, entre otros; las Partes revisarán y acordarán -en forma previa a su ejecución- los ajustes a la Tarifa Técnica que se requieran para cubrir los costos de inversión y financiamiento inicial que sean de cargo de Tren Central, así como cualquier incremento que esta nueva capacidad pueda tener en los costos de largo plazo de Tren Central. Asimismo, en cada caso las Partes definirán de común acuerdo el momento en que estos ajustes deban entrar en vigencia.

8.4 Del pago a Tren Central

El pago quincenal que corresponda a Tren Central según lo establecido en el apartado 8.1 del Convenio, será realizado por el proveedor de servicios complementarios de administración financiera identificado en el numeral 1.3 del presente Convenio (AFT), mediante depósito en la cuenta que Tren Central disponga para tal efecto, con cargo a los recursos disponibles del Sistema, y previa autorización e instrucción que al efecto le imparta el Ministerio.

Tren Central deberá remitir al AFT la factura correspondiente por los montos pagados como remuneración por sus servicios. Este documento deberá emitirse a nombre de Administrador Financiero de Transantiago S.A., exclusivamente en razón de su calidad actual de administrador de los recursos del Sistema con los que se efectúa dicho pago, o a nombre de quien lo reemplace en sus funciones, lo que será oportunamente informado por el Ministerio.

8.5 De las fechas de pago

El pago de los servicios de transporte prestados por Tren Central se realizará quincenalmente, los días 10 y 25 de cada mes. En caso que el día 10 y/o el 25 del mes corresponda a un día no hábil, la fecha de pago se postergará hasta el primer día hábil siguiente.

Las transacciones registradas en los validadores del medio de acceso entre los días 1 y 15 de cada mes (mes M), ambas fechas inclusive, que fueren descargadas y enviadas al *Clearing* hasta el día 17 de dicho mes (mes M), se pagarán el día 25 del mes en curso (mes M).

Las transacciones registradas en los validadores del medio de acceso entre los días 16 y el último día de cada mes (mes M), ambas fechas inclusive, que fueren descargadas y enviadas al *Clearing* hasta el día 2 del mes siguiente (mes $M+1$), se pagarán el día 10 del mes siguiente (mes $M+1$).

Las transacciones que fueren descargadas y enviadas al *Clearing* después de los días 17 ó 2 de cada mes, según corresponda de acuerdo a lo establecido en los párrafos anteriores, se pagarán en la liquidación más próxima a la fecha en que fueren informadas, utilizando el valor de la Tarifa Técnica correspondiente a dicha liquidación.

Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, el pago se realizará una vez que fuere tomado de razón por la Contraloría General de la República el acto administrativo que apruebe la transferencia de los fondos establecidos en la Ley N°20.378 de Subsidio al Transporte Público, en caso de ser necesarios para su ejecución.

8.6 Del cálculo del pago

El cálculo de la liquidación que comprenda los montos que corresponde pagar a Tren Central será realizado por el Ministerio, a partir de la información de transacciones que le envíe el proveedor de servicios complementarios a cargo del proceso de *Clearing*, y de los descuentos que se calculen, de acuerdo con el cumplimiento de los Niveles de Servicio.

Para estos efectos, el Ministerio deberá preparar y remitir a Tren Central, los Informes de Cumplimiento de los Niveles de Servicio. Los informes deberán ser entregados dentro de los diez (10) primeros días de cada mes calendario o el día hábil siguiente si éste recayere en día inhábil.

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

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

Aquellos Niveles de Servicio no impugnados por Tren Central darán lugar al pago de lo no disputado, conforme al numeral 8.7 siguiente. Del mismo modo, aquellos Niveles de Servicio impugnados por Tren Central podrán dar lugar al procedimiento de revisión del monto de los pagos establecido en el numeral 8.7 siguiente.

8.7 De la revisión e impugnación del monto de los pagos

Tren Central podrá solicitar la revisión del Informe de Niveles de Servicios y/o del cálculo del pago efectuado en cada liquidación. Esta solicitud se resolverá y tramitará conforme al procedimiento que se describe a continuación.

El proceso se iniciará con una reclamación escrita de Tren Central al Ministerio, la cual deberá ser acompañada de los antecedentes en que se funda. Para presentar la reclamación, Tren Central dispondrá del plazo fatal de un mes (dos liquidaciones de pago) para presentar sus impugnaciones, plazo que se contabilizará desde la notificación del hecho que origina la impugnación. Las impugnaciones enviadas con posterioridad a dicho plazo no serán consideradas.

Cuando una misma liquidación dé lugar a distintas impugnaciones, ellas deberán agruparse y plantearse en forma conjunta bajo una única presentación.

Una vez presentada la solicitud de revisión, el Ministerio dispondrá de diez (10) días hábiles para analizar los antecedentes acompañados por Tren Central, y conforme a su mérito y el de otros informes técnicos que hubieren sido requeridos por el Ministerio, informará del resultado de la revisión. El Ministerio, a través del Administrador del Convenio, notificará por escrito la respuesta a Tren Central, quien en todo caso podrá ejercer las acciones contempladas en la normativa vigente.

En caso que el resultado de la revisión arroje una diferencia a favor o en contra de Tren Central, los índices serán recalculados y en la siguiente liquidación se reflejará el correspondiente ajuste en el pago. La diferencia a favor de Tren Central será pagada debidamente reajustada por la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor, utilizando el valor de la Unidad de Fomento.

No habrá lugar a otras instancias de revisión del cálculo del pago o recursos que la prevista en la presente cláusula.

8.8 Prorrateo de pago en caso de recursos insuficientes

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

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

$$M_{it} = X_{it} \Big/ \sum_j X_{jt}$$

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

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

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

Cláusula 9 GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DEL CONVENIO

9.1 Características de la garantía

Con el objeto de caucionar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones referidas a la prestación de los servicios, conforme con el artículo 57 número 5) y artículo 86 de la Ley N°18.046 sobre Sociedades Anónimas, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en su calidad de empresa matriz de la empresa Trenes Metropolitanos S.A., previa conformidad del Ministerio, y por cuenta de Tren Central, hará entrega de cuatro (4) pólizas de garantía de ejecución inmediata, sin liquidador, ni cláusula de arbitraje, emitida por una compañía aseguradora inscrita en la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile, por un monto de UF 2.500 (dos mil quinientas unidades de fomento)cada una, por un total de UF 10.000 (diez mil unidades de fomento). La primera de ellas será entregada al momento de la suscripción del presente Convenio y las tres restantes en la fecha de inicio de operación comercial completa. La glosa de dichas pólizas será: "*Para garantizar el fiel cumplimiento del Convenio entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Trenes Metropolitanos S.A. para la prestación de servicios de transporte al sistema de transporte público de la ciudad de Santiago*". Estas pólizas deberán ser tomadas en favor de la Subsecretaría de Transportes, pagaderas a la vista.

Las Garantías de Fiel Cumplimiento deberán cubrir todo el período de vigencia del Convenio y hasta los seis (6) meses posteriores a su fecha de término. Sin perjuicio de lo anterior, las Partes convienen en que su vigencia mínima podrá ser de doce (12) meses a partir de la fecha de entrada en vigencia del Convenio o de su entrega, lo que implicará necesariamente la obligación de Tren Central de renovarlas sucesivamente, en cada ocasión, por un período mínimo de doce (12) meses.

9.2 Renovación de la garantía

9.2.1 Por vencimiento

La Garantía de Fiel Cumplimiento del Convenio deberá ser renovada a lo menos anualmente y entregada al Ministerio con a lo menos quince (15) días hábiles de anticipación a su vencimiento por las mismas cantidades, exigencias e idénticos términos señalados en el numeral 9.1.

En caso de no renovación de la(s) Póliza(s) de Garantía(s) de Fiel Cumplimiento del Convenio en la oportunidad que corresponde, el Ministerio podrá cobrar, sin necesidad de declaración judicial alguna, las garantías que obren en su poder.

Las Garantías de Fiel Cumplimiento para el último año de vigencia del Convenio deberán mantenerse vigentes por dieciocho (18) meses, por lo que podrá tener una vigencia mínima inicial de doce (12) meses, debiendo por lo tanto renovarse en los términos y en la oportunidad antes descritos por un nuevo periodo de seis (6) meses, de forma tal que la vigencia de la garantía supere en al menos seis (6) meses la fecha de término del Convenio.

9.2.2 Por cobro

En caso de cobro o ejecución de la(s) Póliza(s) de Garantía de Fiel Cumplimiento, Tren Central deberá entregar al Ministerio, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes, una(s) nueva(s) póliza(s) por el mismo monto y términos que las anteriores con el fin de que el Convenio se mantenga garantizado permanentemente.

Entregada al Ministerio la(s) póliza(s) referida(s) en esta cláusula, éste instruirá a la compañía de seguros, para que, en caso de su cobro y ejecución y previa comunicación del Ministerio, mantenga y custodie los respectivos fondos hasta que el Ministerio ordene su transferencia.

9.

9.3 Ejecución de la garantía

Todo incumplimiento grave del presente Convenio debidamente acreditado, que no tenga asignado una garantía especial, facultará al Ministerio al cobro inmediato de la(s) Póliza(s) de Garantía que obre(n) en su poder, así como a la terminación anticipada del Convenio, según lo previsto en la cláusula 15 del mismo. El no cumplimiento íntegro de la obligación de reemplazo o renovación de la Garantía de Fiel Cumplimiento, según corresponda, constituirá un incumplimiento del presente Convenio que no tiene asignada una garantía especial, permitiéndole al Ministerio dar lugar al cobro inmediato de la(s) Póliza(s) de Garantía que obren en su poder, así como a la terminación anticipada del Convenio, según lo previsto la cláusula 15 del mismo.

La Garantía de Fiel Cumplimiento destinada a caucionar el cumplimiento de las obligaciones previstas en el Convenio deberá pagarse con el sólo mérito de un certificado que al efecto otorgue el Subsecretario de Transportes, en el sentido de que Tren Central se ha puesto en situación de hacerla efectiva, lo que deberá señalarse en dicho documento.

Cláusula 10 DEL ADMINISTRADOR DEL CONVENIO Y ENCARGADO DEL CONVENIO

Dentro de los diez (10) días hábiles contados desde la entrada en vigencia del Convenio, el Ministerio nombrará un Administrador del Convenio, encargado de recibir y canalizar las comunicaciones formales entre Tren Central y el Ministerio, relativas a la ejecución de los servicios objeto del Convenio. Lo anterior se entiende sin perjuicio de las facultades de fiscalización y supervisión de los servicios que se encuentran radicadas en la Subsecretaría de Transportes y el Ministerio.

Por su parte, se entenderá que el Encargado del Convenio será el Gerente General de Tren Central, quien actuará como representante de Tren Central ante el Ministerio para los efectos del desarrollo de los servicios, a menos que Tren Central designase a otro representante, lo cual deberá ser oportunamente informado al Ministerio.

Cláusula 11 DE LA ENTREGA DE INFORMACIÓN

El Ministerio tendrá la facultad de solicitar a Tren Central cualquier información de respaldo que razonablemente tenga relación con el cumplimiento de las obligaciones y servicios que corresponden a Tren Central con arreglo al presente instrumento. Tren Central deberá entregar esa información en un plazo prudencial, el cual será determinado por el Ministerio considerando la complejidad del requerimiento y el volumen de los antecedentes a entregar. Ninguna de estas solicitudes por parte del Ministerio tendrá el efecto de alterar los plazos establecidos en la Cláusula 8.5 del presente Convenio.

11.1 Del acceso directo a información operacional

Tren Central deberá proporcionar al Ministerio, en forma continua, acceso *online* a información operacional de los servicios de trenes, para efectos de lo establecido en la Cláusula 8 del Convenio. El incumplimiento de la presente obligación podrá ser objeto de las sanciones establecidas en la Cláusula 14.

Sin perjuicio de lo anterior, en caso que la información operacional no esté disponible *online*, Tren Central deberá enviarla vía correo electrónico al Administrador del Convenio, hasta la 1:00 am del día siguiente.

11.2 De los informes

Durante toda la vigencia del Contrato, Tren Central deberá remitir periódicamente al Ministerio, en la oportunidad que en cada caso se establece, los siguientes reportes e informes:

a) Con periodicidad anual: Programa de Operación para el año siguiente, de acuerdo a lo dispuesto en la Cláusula 4 del presente Convenio.

b) Cada vez que concurran los supuestos de la cláusula 4.1.

c) Cada vez que Tren Central planifique un cambio en la oferta programada, de acuerdo a lo dispuesto en la Cláusula 4 del presente Convenio.

d) Informe sobre nuevas inversiones de Tren Central, particularmente en el caso que se prevea que dichas inversiones afecten de forma relevante la estructura de costos de los servicios provistos por Tren Central en el marco del Convenio, el cual deberá entregarse en la oportunidad que corresponda.

Se solicitará, además, información financiera, operativa y relativa a Indicadores de Gestión del servicio Tren Central a Nos, respaldada por un informe de auditores externos. Dicha información deberá contener, como mínimo, las partidas más relevantes utilizadas en el Modelo de Cálculo de Tarifa Técnica, debiendo comprender un período de 12 meses contados desde el 16 de febrero de 2017. Esta información deberá entregarse dentro de los noventa (90) días siguientes al cumplimiento del periodo respectivo.

Asimismo, Tren Central deberá enviar un Informe anual relativo a los nuevos contratos suscritos durante dicho período con proveedores del servicio Tren Central a Nos, que puedan afectar en forma relevante los costos de dicho servicio.

En forma complementaria a los informes señalados en esta cláusula, Tren Central deberá remitir todo antecedente y/o documentación de respaldo relacionada con la ejecución de los servicios objeto del presente Convenio que el Ministerio le solicite con la debida anticipación. Asimismo, Tren Central deberá remitir oportunamente al Ministerio todo antecedente que, no habiendo sido solicitado por el Ministerio, pudiere afectar los servicios prestados por Tren Central en el marco de este instrumento y/o al Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago.

11.3 De la información que el Ministerio entregará a Tren Central

Por su parte, el Ministerio entregará a Tren Central la siguiente información:

a) Con periodicidad semestral: De acuerdo al procedimiento de revisión de los Programas de Operación de los servicios de transporte prestados con buses y sus modificaciones, el Ministerio enviará a Tren Central las propuestas recibidas, con el fin de que Tren Central pueda emitir su opinión, si corresponde, con relación al impacto que pudieren tener estas propuestas en los servicios y las estaciones de la red de Tren Central objeto de este Convenio. Posteriormente el Ministerio informará a través de su página web sobre los Programas de Operación y sus modificaciones que hayan sido aceptadas, así como sus fechas previstas de implementación.

b) Con la periodicidad que corresponda en cada caso, se entregará el detalle de la operación del Sistema en cuanto a validaciones, cumplimientos de indicadores de nivel de servicio, datos que provengan del procesamiento de las validaciones, u otros, cada vez que éstos se encuentren disponibles.

11.4 De la información a usuarios

De acuerdo a lo indicado en la Cláusula 2, el adecuado funcionamiento del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago requiere la articulación, vinculación y operación coordinada de diferentes modos de transporte y prestadores de servicios (de transporte y complementarios), que en conjunto satisfacen las necesidades de transporte de los usuarios del Sistema.

En este contexto resulta fundamental para los usuarios del Sistema disponer oportunamente de una información actualizada sobre los servicios de transporte.

Dado lo anterior, las Partes acuerdan trabajar coordinadamente en el desarrollo e implementación de un sistema integrado de información a usuarios que contemple soportes con información relativa a los servicios prestados por los distintos modos en sus distintas etapas del viaje, así como acciones informativas que permitan entregar al usuario, de forma oportuna, la información relevante para la toma de decisiones a la hora de planificar y/o realizar sus viajes.

Con todo, será obligación de Tren Central gestionar la oportuna entrega de la información de sus servicios de transporte al Sistema y a los usuarios en las estaciones donde operen sus servicios.

11.5 De la propiedad de la información

Las Partes reconocen que el Ministerio es propietario de toda la información generada y/o recolectada por el Sistema. Lo anterior es sin perjuicio de los derechos y autorizaciones que, de conformidad a la regulación vigente, eventualmente pudieren corresponder a los prestadores de servicios de transporte, a los prestadores de servicios complementarios y/o a los usuarios del Sistema.

Cláusula 12 NIVELES DE SERVICIO

A continuación se describen los Niveles de Servicio que mensualmente serán exigibles a Tren Central.

Para los efectos de esta cláusula, se definen los siguientes conceptos generales:

- El subíndice j indica el sentido de circulación (norte-sur o sur-norte)
- El subíndice p indica el período, de acuerdo a lo definido en el Programa de Operación vigente. Para efectos de esta Cláusula, se entenderá como período a aquellos bloques horarios en los que se divida el día para efectos de establecer diferentes programaciones de la operación.
- El subíndice T corresponde al mes de medición
- El subíndice d indica el día dentro del mes T de medición
- El subíndice e indica la estación o punto de control

El detalle y metodología de cálculo de los Niveles de Servicio deberán ser formalizados en un Manual a ser concordado por las Partes dentro de los quince (15) días siguientes al inicio de vigencia del Convenio.

La información necesaria para la construcción, cálculo y reporte de los Niveles de Servicio será de responsabilidad de Tren Central. Dicha información deberá provenir de fuentes confiables, que permitan su auditoría por parte del Ministerio si se estima necesario. La entrega de antecedentes erróneos inexcusables que alteren el cálculo de los Niveles de Servicio podrá ser causal de aplicación de multas de acuerdo a lo estipulado en la Cláusula 14 del Convenio.

12.1 Indicador de Cumplimiento de Frecuencia y Capacidad (ICFC)

El indicador de cumplimiento de frecuencia y capacidad (ICFC) busca resguardar que los tiempos de espera de los usuarios no se vean aumentados debido a una cantidad o tamaño de trenes en circulación menor que la planificada. Este indicador contrasta, para cada sentido y período, la cantidad de expediciones efectivamente realizadas y el tamaño de los trenes utilizados en cada una, con la cantidad de expediciones y tamaño de trenes planificados de acuerdo al Programa de Operación correspondiente.

Este indicador medirá el desempeño de la frecuencia y capacidad por sentido y período, durante todos los días del mes, y sobre la base de sus resultados se determinará el nivel de cumplimiento del servicio y los descuentos que corresponda.

(i) Formulación del indicador

El desempeño del servicio en el mes de medición T se determinará cuantificando las expediciones realizadas con respecto a las expediciones planificadas en el o los Programa(s) de Operación correspondiente(s), de la siguiente forma:

$$ICFC_T = \frac{\sum_j \sum_p \sum_{d \in T} Min\left\{b^{real}_{j,p,d,T} \cdot k^{real}_{j,p,d,T}; b^{prog}_{j,p,d,T} \cdot k^{prog}_{j,p,d,T}\right\}}{\sum_j \sum_p \sum_{d \in T} b^{prog}_{j,p,d,T} \cdot k^{prog}_{j,p,d,T}}$$

Donde:

- $b^{prog}_{j,p,d,T}$ y $k^{prog}_{j,p,d,T}$ son, respectivamente, la cantidad y la capacidad promedio de los trenes de las expediciones programadas para el sentido j, en el período p del día d del mes T
- $b^{real}_{j,p,d,T}$ y $k^{real}_{j,p,d,T}$ son, respectivamente, la cantidad y la capacidad promedio de los trenes de las expediciones realizadas para el sentido j, en el período p del día d del mes T

(ii) Corrección de condiciones de borde

Para evitar que eventuales retrasos o adelantos en expediciones realizadas en el borde u hora límite entre dos períodos consecutivos signifiquen una caída en el ICFC, se aplicará la siguiente corrección para cada sentido j, período p y día d del mes T en que $b^{real}_{j,p,d,T} > b^{prog}_{j,p,d,T}$:

- Se verificará si para ese mismo sentido j y día d del mes T, en el período anterior p-1 se da que $ICFC_{j,p-1,d,T} < 1$ y que existe una expedición realizada en el servicio-sentido j dentro de los primeros 5 minutos del período p. De cumplirse todas estas condiciones, se reducirá en uno el valor de $b^{real}_{j,p,d,T}$ y se incrementará en uno el valor de $b^{real}_{j,p-1,d,T}$. Con estos nuevos valores para las expediciones realizadas se recalculará el ICFC. Esta corrección se realizará sólo una vez para cada sentido j, período p y día d del mes T.
- Si continúa dándose que $b^{real}_{j,p,d,T} > b^{prog}_{j,p,d,T}$ se verificará si para ese mismo sentido j y día d del mes T, en el período posterior $p+1$ se da que $ICFC_{j,p+1,d,T} < 1$ y que existe una expedición realizada en el sentido j dentro de los últimos 5 minutos del período p. De cumplirse todas estas condiciones, se reducirá en uno el valor de $b^{real}_{j,p,d,T}$ y se incrementará en uno el valor de $b^{real}_{j,p+1,d,T}$. Con estos nuevos

valores para las expediciones realizadas se recalculará el ICFC. Esta corrección se realizará sólo una vez para cada servicio sentido j, período p y día d del mes T.

(iii) Determinación del nivel de cumplimiento

El nivel de cumplimiento del indicador ICFC será el resultado que arroje el cálculo descrito en los literales (i) y (ii) anteriores. En función del nivel de cumplimiento se determinará el monto de descuento y las sanciones que podrían aplicarse conforme a lo establecido en el numeral 12.3 y Cláusula 14, respectivamente, del presente instrumento.

12.2 Indicador de Cumplimiento de la Regularidad (ICR)

Se establecen dos tipos de indicadores para medir la regularidad de los servicios de transporte, los cuales se aplicarán dependiendo de la modalidad de operación de dichos servicios:

- **ICR-I**: Indicador de cumplimiento de regularidad según intervalos, para aquellos períodos en que la operación de los servicios de transporte se programe según intervalos entre trenes, sin informar a los usuarios los horarios de pasada por las estaciones.
- **ICR-P**: Indicador de cumplimiento de regularidad según puntualidad, para aquellos períodos en que la operación de los servicios de transporte se programe de acuerdo a itinerarios (horarios fijos de pasada informados a los usuarios).

Cabe señalar que los servicios serán medidos por un solo indicador de regularidad en cada período de operación.

12.2.1 Indicador de cumplimiento de regularidad según intervalos (ICR-I)

El indicador de cumplimiento de la regularidad según intervalos (ICR-I) tiene por objetivo prevenir que se produzcan intervalos de tiempo entre trenes demasiado grandes en relación a lo planificado, que aumenten de forma importante los tiempos de espera de los usuarios. Este indicador se utilizará para medir el desempeño de la regularidad en aquellos períodos en los que la operación se realice sin informar a los usuarios el horario planificado de pasada por las estaciones, y sobre la base de sus resultados se determinará el nivel de cumplimiento del servicio y los descuentos que corresponda.

(i) Formulación del indicador

Para estos efectos, se define un **Intervalo de Tiempo Aceptable** en el servicio, en sentido j, en un período p del día d del mes T($TA_{j,p,d,T}$) como:

$$TA_{j,p,d,T} = I^{prog}_{j,p,d,T} + Hol_{j,p,d,T}$$

Donde

- $I^{prog}_{j,p,d,T}$ es el intervalo programado de referencia para el servicio en el sentido j, en el período p del día d del mes T, de acuerdo al Programa de Operación vigente.
- $Hol_{j,p,d,T}$ es la holgura admitida en los intervalos del servicio en el sentido j, en el período p del día d del mes T.

La Holgura ($Hol_{j,p,d,T}$) admitida en los intervalos del servicio en el sentido j en el período p del día d del mes T(expresada en minutos) se calculará de la siguiente forma:

$$Hol_{j,p,d,T} = Max\left\{3 ; Min\left\{\left(0{,}4 \cdot I^{prog}_{j,p,d,T}\right); 5\right\}\right\}$$

Se define un **Incidente** $\left(Inc_{e,j,p,d,T}\right)$ en un intervalo observado $I^{obs}_{e,j,p,d,T}$ en la estación e del servicio, en el sentido j, período p del día d del mes T como:

$$Inc_{e,j,p,d,T} = \left(Max\left\{0 ; I^{obs}_{e,j,p,d,T} - TA_{j,p,d,T}\right\}\right)^{1,5}$$

Donde

- $I^{obs}_{e,j,p,d,T}$ es el intervalo observado entre los instantes de salida de la estación e de dos trenes consecutivos en el sentido j, del día d del mes T, en que el primero de los dos trenes en cuestión inició su expedición en el período p.

Cuando $Inc_{e,j,p,d,T} = 0$, se considerará que no hubo un Incidente en el intervalo observado $I^{obs}_{e,j,p,d,T}$.

El total de Incidentes en el mes de medición T ($SInc_T$) que determinará el monto de los descuentos asociados a este indicador se calculará como:

$$SInc_T = \sum_{e,j,p,d \in T} Inc_{e,j,p,d,T}$$

(ii) Resultado del indicador

El resultado del indicador ICR-I para el mes de medición T representará el porcentaje ponderado de intervalos sin incidentes registrados durante el mes de medición T, que se calculará de acuerdo a la siguiente formulación:

$$ICR - I_T = 1 - \frac{NInt_{A,T} + 2 \cdot NInt_{B,T} + 3 \cdot NInt_{C,T}}{NInt_{0,T} + NInt_{A,T} + 2 \cdot NInt_{B,T} + 3 \cdot NInt_{C,T}}$$

Donde

- $NInt_{0,T}$: número de intervalos sin incidentes en el mes T.
- $NInt_{A,T}$: número de intervalos con incidentes tipo A en el mes T. Los incidentes tipo A corresponden a incidentes mayores a 0 y menores o iguales a 6 [minutos elevados a 1,5].
- $NInt_{B,T}$: número de intervalos con incidentes tipo B en el mes T. Los incidentes tipo B corresponden a incidentes mayores a 6 y menores o iguales a 25 [minutos elevados a 1,5].
- $NInt_{C,T}$: número de intervalos con incidentes tipo C en el mes T. Los incidentes tipo C corresponden a incidentes mayores a 25 [minutos elevados a 1,5].

El nivel de cumplimiento del indicador ICR-I corresponderá al resultado que arroje este cálculo. En función de este nivel de cumplimiento se determinará el monto de descuento y las sanciones que podrían aplicarse conforme a lo establecido en el numeral 12.3 y Cláusula 14, respectivamente, del presente instrumento.

12.2.2 Indicador de cumplimiento de regularidad según puntualidad (ICR-P)

El indicador de cumplimiento de la puntualidad (ICR-P) tiene por objetivo prevenir que se produzcan retrasos o adelantos en la hora de paso de los trenes de las estaciones en relación a lo planificado, que aumenten de forma importante los tiempos de espera de los usuarios. Este indicador se utilizará para medir el desempeño de la puntualidad en aquellos períodos en que la operación se realice informando a los usuarios el horario planificado de pasada por las estaciones, y sobre la base de sus resultados se determinará el nivel de cumplimiento del servicio y los descuentos que corresponda.

(i) Formulación del indicador

Para estos efectos se considerará en cada estación e, el itinerario u horario de salida programado $(g^{prog}_{e,j,x,d,T})$ establecido en el Programa de Operación e informado a los usuarios en el sentido j, para la expedición programada x del día d del mes T. Este horario se contrastará con el instante efectivo de salida $(g^{obs}_{e,j,x,d,T})$ de cada tren desde cada estación, a partir de lo cual se calculará un **desfase efectivo** $DE_{e,j,x,d,T}$ para un instante de paso programado de acuerdo a la siguiente formulación, estableciéndose holguras asimétricas entre adelantamientos (Q_1) y atrasos (Q_2) pues se considera más grave lo primero:

- Si existe un tren cuyo instante de paso observado $g^{obs}_{e,j,x,d,T}$ queda contenido en el intervalo $\left\{ g^{prog}_{e,j,x,d,T} - Q_1 \; ; \; g^{prog}_{e,j,x,d,T} + Q_2 \right\}$, se considerará que el desfase efectivo $DE_{e,j,x,d,T} = 0$.
- Si no existe un tren cuyo instante de paso observado $g^{obs}_{e,j,x,d,T}$ quede contenido en el intervalo $\left\{ g^{prog}_{e,j,x,d,T} - Q_1 \; ; \; g^{prog}_{e,j,x,d,T} + Q_2 \right\}$, el desfase efectivo $DE_{e,j,x,d,T}$ será igual a la diferencia (en minutos) entre el instante programado $g^{prog}_{e,j,x,d,T}$ y el siguiente instante en que se observe el paso de un tren en la estación e, dentro de un lapso máximo de 1 hora desde el instante programado $g^{prog}_{e,j,x,d,T}$. Si no se observa el paso de algún tren dentro de ese lapso, el desfase efectivo será igual a 60 minutos.

Inicialmente se considerará Q_1=2 minutos y Q_2 =4 minutos. En la medida que las condiciones tecnológicas y de operación así lo aconsejen, el Ministerio podrá modificar estos valores, considerando que serán siempre valores mayores o iguales a cero, que la suma de los valores de los parámetros Q_1 y Q_2 estará entre 4 y 8 minutos (es decir, $4 \leq Q_1 + Q_2 \leq 8$), y que Q_1 siempre será menor o igual a Q_2.

Para determinar los instantes de paso observados $g^{obs}_{e,j,x,d,T}$ y calcular el desfase efectivo, se tomará en consideración el momento en que el tren inicia la marcha para abandonar la estación, excepto en la última estación del sentido, en la que se considerará el momento en que el tren se detiene en la estación.

El desfase asociado a la expedición programada x del servicio-sentido j en el día d del mes T $(D_{j,x,d,T})$ se define como la suma de los desfases efectivos $DE_{e,j,x,d,T}$ elevados a 1,5

registrados en cada estación e, dividido por el número total de estaciones en las que se detiene el servicio y se mide la puntualidad(E):

$$D_{j,x,d,T} = \frac{\sum_{e} \left(DE_{e,j,x,d,T}\right)^{1,5}}{E_{j,x,d,T}}$$

El desfase total en el mes de medición T (SD_T), que determinará el nivel de desfases (en minutos elevados a 1,5) por los que se aplicará el descuento por ICR-P, se calculará como:

$$SD_T = \sum_{j,x,d} D_{j,x,d,T}$$

(ii) Resultado del indicador

El resultado del indicador ICR-P para el mes de medición T representará el porcentaje ponderado de itinerarios sin desfases observados durante el mes de medición T, que se calculará de acuerdo a la siguiente formulación:

$$ICR - P_T = 1 - \frac{NIt_{A,T} + 2 \cdot NIt_{B,T} + 3 \cdot NIt_{C,T}}{NIt_{0,T} + NIt_{A,T} + 2 \cdot NIt_{B,T} + 3 \cdot NIt_{C,T}}$$

Donde

- $NIt_{0,T}$: número de itinerarios sin desfase efectivo en el mes T.
- $NIt_{A,T}$: número de itinerarios con desfase efectivo tipo A en el mes T. Los desfases efectivos tipo A corresponden a desfases mayores a 0 y menores o iguales a 20 [minutos elevados a 1,5].
- $NIt_{B,T}$: número de itinerarios con desfase efectivo tipo B en el mes T. Los desfases efectivos tipo B corresponden a desfases mayores a 20 y menores o iguales a 45 [minutos elevados a 1,5].
- $NIt_{C,T}$: número de itinerarios con desfase efectivo tipo C en el mes T. Los desfases efectivos tipo C corresponden a desfases mayores a 45 [minutos elevados a 1,5].

El nivel de cumplimiento del indicador ICR-P será resultado que arroje este cálculo. En función de este nivel de cumplimiento se determinará el monto de descuento y las sanciones que podrían aplicarse conforme a lo establecido en el numeral 12.3 y Cláusula 14, respectivamente, del presente instrumento.

12.3 Descuentos asociados al cumplimiento de los Niveles de Servicio

12.3.1 Descuentos por ICFC

El Ministerio podrá aplicar un descuento en la remuneración quincenal de Tren Central de acuerdo al nivel de cumplimiento del indicador ICFC observado en el mes de medición T, según se describe a continuación:

Rango de cumplimiento ICFC	Descuento Mensual UF

ICFC >= 97%	0
97%>ICFC > 95%	220
95%>ICFC > 93%	550
93%>ICFC > 90%	845
93%>ICFC > 88%	1.500
88%>ICFC > 85%	2.000
ICFC <= 85%	2.500

Donde $Ingresos_T$ corresponde al total de ingresos del mes T, entendidos éstos como la suma de los ingresos por transacciones de las liquidaciones de los días 10 y 25 del mes al que corresponde la medición.

12.3.2 Descuentos por ICR-I

El Ministerio podrá aplicar un descuento en la remuneración quincenal de Tren Central de acuerdo al nivel de cumplimiento del indicador ICR-I registrado en el mes de medición Ty el total de incidentes $SInc_T$, según se describe a continuación:

$DescuentoICR-I_T = \alpha \cdot SInc_T$ Donde α tomará los valores –en Unidades de Fomento– que se indican en la siguiente tabla, dependiendo del nivel de cumplimiento del indicador ICR-I en el mes de medición T.

Rango de cumplimiento de ICR-I_T	Valor de α
$ICR-I_T \geq 97\%$	0,000 UF
$95\% \leq ICR-I_T < 97\%$	0,001 UF
$90\% \leq ICR-I_T < 95\%$	0,002 UF
$85\% \leq ICR-I_T < 90\%$	0,003 UF
$80\% \leq ICR-I_T < 85\%$	0,004 UF
$ICR-I_T < 80\%$	0,005 UF

12.3.3 Descuentos por ICR-P

El Ministerio podrá aplicar un descuento en la remuneración quincenal de Tren Central de acuerdo al nivel de cumplimiento del indicador ICR-P registrado en el mes de medición T y el desfase total SD_T, según se describe a continuación:

$$DescuentoICR-P_T = \beta \cdot SD_T$$

Donde β tomará los valores –en Unidades de Fomento– que se indican en la siguiente tabla, dependiendo del nivel de cumplimiento del indicador ICR-P en el mes de medición T.

Rango de cumplimiento de ICR-P_T	Valor de β
$ICR-P_T \geq 97\%$	0,000 UF
$95\% \leq ICR-P_T < 97\%$	0,001 UF
$90\% \leq ICR-P_T < 95\%$	0,002 UF
$85\% \leq ICR-P_T < 90\%$	0,003 UF
$80\% \leq ICR-P_T < 85\%$	0,004 UF

$ICR - P_T < 80\%$	0,005 UF

12.4 Límites de descuento

Se denominará "*descuento efectivo*" al monto de descuento a rebajar del pago quincenal de Tren Central por incumplimiento de los Niveles de Servicio.

El *descuento efectivo* por incumplimiento de los niveles de servicio asociados al indicador ICFC no superará, en total, el dos coma cinco por ciento (2,5%) de los ingresos quincenales de Tren Central, entendidos éstos como la suma de los ingresos por transacciones de las liquidaciones de los días 10 y 25 del mes T al que corresponde la medición.

El *descuento efectivo* por incumplimiento de los niveles de servicio asociados a los indicadores ICR-I e ICR-P en conjunto, no superará, en total, el dos coma cinco por ciento (2,5%) de los ingresos quincenales de Tren Central, entendidos éstos como la suma de los ingresos por transacciones de las liquidaciones de los días 10 y 25 del mes T al que corresponde la medición.

La suma de los descuentos por incumplimiento de los Niveles de Servicio que, de no mediar los límites de descuento establecidos en los párrafos anteriores, correspondería aplicar a Tren Central, se denominará "*descuento real*".

En caso que el *descuento real* superase los umbrales indicados en la Cláusula 14, el Ministerio podrá aplicar las sanciones establecidas en dicha Cláusula, sin perjuicio de otras medidas que pudiere disponer tendientes a mejorar la calidad del servicio prestado por Tren Central a los usuarios del Sistema.

12.5 Gradualidad en los descuentos

Considerando que los servicios de Tren Central serán prestados en una vía férrea construida específicamente para ello, el presente instrumento reconoce que durante el primer período de operación pudieren presentarse imprevistos que dificultaren su desarrollo. Atendido lo anterior, y en concordancia con los períodos de cura establecidos en la Cláusula 14 del Convenio, las Partes acuerdan que los descuentos que correspondería aplicar con motivo del incumplimiento de los Niveles de Servicio a que hace referencia la Cláusula 12 serán mitigados de acuerdo a lo establecido en el siguiente calendario:

i) Descuentos aplicables desde la fecha de entrada en vigencia del presente Convenio hasta el primer mes de operación comercial completa inclusive: no se aplicarán los descuentos por incumplimiento de los Indicadores ICFC, ICR-I o ICR-P.

ii) Descuentos aplicables durante el segundo mes de operación comercial completa: el *descuento real* a que hace mención la Cláusula 12.4, y que corresponda aplicar por incumplimiento de los Indicadores ICFC, ICR-I o ICR-P, se rebajará en un 75%.

iii) Descuentos aplicables durante el tercer mes de operación comercial completa: el *descuento real* a que hace mención la Cláusula 12.4, y que corresponda aplicar por incumplimiento de los Indicadores ICFC, ICR-I o ICR-P, se rebajará en un 50%.

iv) Descuentos aplicables durante el cuarto mes de operación comercial completa: el *descuento real* a que hace mención la Cláusula 12.4, y que corresponda aplicar por incumplimiento de los Indicadores ICFC, ICR-I o ICR-P, se rebajará en un 25%.

v) Descuentos aplicables a partir del quinto mes de operación comercial completa: el *descuento real* a que hace mención la Cláusula 12.4, y que corresponda aplicar por incumplimiento de los Indicadores ICFC, ICR-I o ICR-P, no considerará rebaja.

Las rebajas al *descuento real* que corresponda aplicar de acuerdo a los párrafos anteriores no alterará de forma alguna lo dispuesto en la Cláusula 12.4 respecto del *descuento efectivo* y los límites de descuento.

Cláusula 13 DE LA GRADUALIDAD EN LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRENES

Teniendo presente la complejidad de la integración de un nuevo medio de transporte al Sistema, y considerando que adicionalmente la infraestructura y material rodante del servicio de trenes no han sido utilizados anteriormente para esos fines, las Partes acuerdan que la operación comercial del servicio de trenes se verificará en forma gradual. La referida gradualidad en la operación tiene por objeto asegurar condiciones de seguridad de la vía y sus sistemas; realizar un entrenamiento práctico real del personal que se desempeñará en el servicio; y realizar pruebas a todos los sistemas asociados al servicio en su conjunto.

13.1 Etapas de la operación del servicio de trenes

Las etapas que se contemplan para la operación del servicio de trenes son las siguientes:

i) **Marcha Blanca:** Entre el 22 de diciembre de 2016 y el 15 de febrero de 2017.

Durante esta etapa, el servicio de trenes operará sin pasajeros.

El objetivo de la marcha blanca es realizar todas las pruebas necesarias para garantizar el óptimo inicio de la operación comercial completa de los servicios de transporte de pasajeros objeto del presente Convenio. El pago que recibirá Tren Central durante esta etapa se detalla en la cláusula 13.2.

ii) **Primera Fase:** Entre el 16 de febrero de 2017 y el 25 de febrero de 2017.

Durante esta fase operarán servicios de trenes con y sin pasajeros.

El inicio de la operación de los servicios será a las 6:00 am, sin pasajeros.

Durante la operación entre las 10:00 am y las 17:30 pm, se prestarán servicios con transporte de pasajeros.

La contraprestación que recibirá Tren Central durante esta etapa se detalla en la cláusula 8 del presente Convenio.

iii) **Segunda Fase:** Entre el 26 de febrero de 2017 y el 1° de marzo de 2017.

Durante esta fase operarán servicios de trenes con y sin pasajeros.

El inicio de la operación de los servicios será a las 6:00 am, sin pasajeros.

Durante la operación entre las 10:00 am y las 23:00 pm, se prestarán servicios con transporte de pasajeros.

La contraprestación que recibirá Tren Central durante esta etapa se detalla en la cláusula 8 del presente Convenio.

iv) **Operación Comercial Completa:** Desde el 2 de marzo de 2017 hasta el término del Convenio.

Durante esta etapa sólo operarán servicios de trenes con pasajeros conforme al Programa de Operación correspondiente. La contraprestación que recibirá Tren Central durante esta etapa se detalla en la cláusula 8 del presente Convenio.

13.2 Pago a Tren Central durante la Etapa de Marcha Blanca

Entre el 22 de diciembre de 2016 y el 15 de febrero de 2017, Tren Central percibirá el monto de $4.444,44 (cuatro mil cuatrocientos cuarenta y cuatro coma cuarenta y cuatro pesos) por kilómetro recorrido con un tope de 225.000 kilómetros, según se detalla a continuación:

Si: $km_{op} \leq 225.000 \rightarrow Se\ pagará = \$4.444{,}44\ x\ km_{op}$

Si: $km_{operación} > 225.000 \rightarrow tope\ máx\ a\ pagar\ \$4.444{,}44\ x\ 225.000\ km$

El pago de Tren Central se realizará quincenalmente, los días 10 y 25 de cada mes. En caso que el día 10 y/o el 25 del mes corresponda a un día no hábil, la fecha de pago se postergará hasta el primer día hábil siguiente. Procederá también el prorrateo de pago en caso de recursos insuficientes, de conformidad a lo establecido en la cláusula 8.8.

El pago quincenal que corresponda a Tren Central según lo señalado anteriormente, será realizado por el proveedor de servicios complementarios de administración financiera identificado en el numeral 1.3 del presente Convenio (AFT), mediante depósito en la cuenta que Tren Central disponga para tal efecto, con cargo a los recursos disponibles del Sistema, y previa autorización e instrucción que al efecto le imparta el Ministerio.

Tren Central deberá remitir al AFT la factura correspondiente por los montos pagados como remuneración por sus servicios. Este documento deberá emitirse a nombre de Administrador Financiero de Transantiago S.A., exclusivamente en razón de su calidad actual de administrador de los recursos del Sistema con los que se efectúa dicho pago, o a nombre de quien lo reemplace en sus funciones, lo que será oportunamente informado por el Ministerio.

Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, el pago se realizará una vez que fuere tomado de razón por la Contraloría General de la República el acto administrativo que apruebe la transferencia de los fondos establecidos en la Ley N°20.378 de Subsidio al Transporte Público, en caso de ser necesarios para su ejecución.

La revisión e impugnación de los pagos podrá realizarse de conformidad a lo establecido en la cláusula 8.7, en cuanto su naturaleza lo permita.

Cláusula 14 DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

El incumplimiento de las obligaciones asumidas por Tren Central en virtud del Convenio, podrá dar lugar a la aplicación de multas o a la terminación anticipada del Convenio, de acuerdo a lo indicado en la presente cláusula.

No obstante lo anterior, el Ministerio podrá otorgar un "período de cura" en los casos que así lo contemple la infracción, con el fin de que Tren Central disponga de un plazo razonable para subsanar el incumplimiento o error.

14.1 De las multas

Las multas se encontrarán organizadas en tres niveles, del 1 al 3 en orden de menor a mayor gravedad del incumplimiento.

El monto de las multas correspondientes a cada nivel será el siguiente:

Nivel Multa	Valores (en Unidades de Fomento)
Multa Nivel 1	Desde 10 UF hasta 100UF
Multa Nivel 2	Desde 101 UF hasta 500UF
Multa Nivel 3	Desde 501 UF hasta 1.000 UF

El Ministerio determinará el monto de la multa dentro del rango correspondiente, considerando la gravedad del incumplimiento, el interés público comprometido y/o la continuidad de los servicios.

14.2 Conductas sancionables

Con independencia de las causales de término anticipado del Convenio establecidas en la Cláusula 15, y de las medidas que para cada caso pueda el Ministerio disponer, a continuación se describen las conductas sancionables, así como los correspondientes niveles de multa y sus criterios de aplicación.

N°	Conducta	Cláusula de referencia	Nivel de la multa	Criterio de aplicación de la multa	Período de cura
14.2.1	Utilizar las vías para prestar servicios de transporte bajo circunstancias distintas a las previstas en el presente Convenio.	4.1	1	Por cada vez que se verifique la conducta.	-
14.2.2	Postergar el inicio de la operación comercial completa sin previa autorización del Ministerio.	4.2, 13.1	3	Por cada vez que se verifique la conducta.	-
14.2.3	Persistir en la no prestación de los servicios una vez pasada la fecha de operación comercial completa sin previa autorización del Ministerio.	4.2, 13.1	1	Por cada día de atraso respecto a la fecha acordada.	-
14.2.4	No entregar un Programa de Operación y/o sus correcciones en la oportunidad y forma establecidas.	4.4	1	Por cada día de atraso.	Sí
14.2.5	No entregar un Programa de Operación Especial y/o	4.5	1	Por cada día de atraso.	Sí

	sus correcciones en la oportunidad y forma establecidas.				
14.2.6	Modificaciones no autorizadas al servicio de transporte por razones imputables a Tren Central.	4.5	2	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día que dure la modificación.	Sí
14.2.7	Suspensión del servicio de transporte por razones imputables a Tren Central. Para efectos de esta cláusula se entenderá que el servicio de transporte se encuentra suspendido cuando se verifique que, durante un lapso igual o mayor a tres horas, ningún tren ha circulado por la vía, en sentido sur-norte o norte-sur, y/o no se ha registrado la detención de trenes y toma de pasajeros en ninguna estación, a pesar de existir oferta programada de acuerdo al Programa de Operación vigente.	4.5	3	Por cada vez que se verifique la conducta.	-
14.2.8	Incumplimiento de las obligaciones respecto de los servicios tecnológicos para la integración al Sistema.	5	3	Por cada vez que se verifique la conducta.	Sí
14.2.9	Permitir que los usuarios utilicen un medio de acceso no autorizado por el Ministerio para acceder a los servicios de transporte.	7.2 (iii)	3	Por cada vez que se verifique la conducta.	-
14.2.10	Incumplir la obligación de acceso continuo *online* a la información operacional.	7.2 (viii), 11.1	1	Por cada vez que se verifique la conducta y por cada día de incumplimiento.	Sí
14.2.12	No cumplir con la obligación de informar oportuna y apropiadamente a los usuarios de los servicios.	11.4	2	Por cada vez que se verifique la conducta.	-
14.2.13	Alterar de cualquier forma	11.1	3	Por cada vez que se	-

	los datos disponibles *online* necesarios para la elaboración del Informe de Cumplimiento de los Niveles de Servicio, modificando su contenido en forma relevante.			verifique la conducta.	
14.2.14	Presentar un nivel de cumplimiento del ICFC menor al 90% durante un mes calendario.	12.1	2	Por cada vez que se verifique la conducta.	-
14.2.15	Presentar un nivel de cumplimiento del ICFC menor al 90% durante tres meses calendario, sean éstos consecutivos o no, en un período de seis meses.	12.1	3	Por cada vez que se verifique la conducta.	-
14.2.16	Presentar un nivel de cumplimiento del ICR-I menor al 80% durante un mes calendario.	12.2.1	2	Por cada vez que se verifique la conducta.	-
14.2.17	Presentar un nivel de cumplimiento del ICR-I menor al 80% durante tres meses calendario, sean éstos consecutivos o no, en un período de seis meses.	12.2.1	3	Por cada vez que se verifique la conducta.	-
14.2.18	Presentar un nivel de cumplimiento del ICR-P menor al 80% durante un mes calendario.	12.2.2	2	Por cada vez que se verifique la conducta.	-
14.2.19	Presentar un nivel de cumplimiento del ICR-P menor al 80% durante tres meses calendario, sean éstos consecutivos o no, en un período de seis meses.	12.2.2	3	Por cada vez que se verifique la conducta.	-
14.2.20	Registrar un descuento real superior al 10% de los ingresos quincenales durante tres meses calendario, sean éstos consecutivos o no, en un período de seis meses.	12.4	3	Por cada vez que se verifique la conducta.	-
14.2.21	Cualquier otro	s/n	1	Por cada vez que se	Sí

	incumplimiento respecto del Convenio y que no tenga prevista una sanción especialmente asignada en esta cláusula.			verifique la conducta.	

El otorgamiento y duración del período de cura, en los casos en que sea admitido, será definido por el Ministerio en cada caso, atendida la gravedad de la falta y la urgencia que su subsanación tenga para la continuidad y correcta prestación de los servicios, de acuerdo a lo señalado en la Cláusula 14.3 siguiente.

14.3 Procedimiento de aplicación de sanciones y mecanismos de reclamación administrativa

En caso de establecerse la existencia de una conducta sancionable en virtud de esta cláusula, el Subsecretario de Transportes dictará una resolución que formulará cargos a Tren Central, quien tendrá un plazo de cinco (5) días hábiles para presentar sus descargos.

En los casos en que, de acuerdo a lo previsto en la Cláusula 14.2, la infracción considere expresamente un período de cura en forma previa a la iniciación del proceso, el Ministerio dictará una resolución en la que se concederá dicho período, señalando además los hechos constitutivos de la infracción y estableciendo un plazo prudencial para que éstos sean subsanados, el cual será definido de manera fundada en atención a la gravedad y características específicas de la infracción. El plazo del período de cura admitirá prórroga, la que podrá ser dispuesta por el Ministerio o podrá ser solicitada por Tren Central, por escrito, fundadamente y con anterioridad a su expiración; el plazo de prórroga será prudencialmente determinado por el Ministerio. Expirado el período de cura o su prórroga, sin que se hayan subsanado los hechos constitutivos de la presunta infracción, se iniciará el procedimiento de aplicación de multas, mediante la formulación de cargos a Tren Central.

Una vez notificada la formulación de cargos a Tren Central y evacuados los descargos de Tren Central, en caso que solicite en sus descargos medidas probatorias, el Ministerio dará lugar a ellas o bien las rechazará con expresión de causa. Con todo, el término probatorio que se conceda no podrá ser superior a diez (10) días hábiles. Las pruebas rendidas se apreciarán de acuerdo a las reglas de la sana crítica, según lo establecido en la Ley N°19.880.

La resolución definitiva que se dicte deberá pronunciarse sobre las alegaciones y defensas de Tren Central y aplicará la sanción o absolverá, según corresponda. El pronunciamiento anterior se hará dentro de los treinta (30) días hábiles de evacuada la última diligencia ordenada en el expediente.

La reclamación administrativa de las sanciones impuestas se sujetará a lo establecido en el artículo 59 de la Ley N°19.880.

Las multas deberán ser pagadas por Tren Central conforme a los plazos y términos señalados en la resolución fundada que las imponga, una vez que ésta se encuentre ejecutoriada, es decir, una vez que (i) hayan transcurrido los plazos para reclamar administrativamente de dicha resolución, sin que ello se hubiese realizado; o bien, (ii) si habiéndose reclamado administrativamente dicha resolución conforme a lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley N°19.880, dichas reclamaciones se hubiesen rechazado, o incluso en el evento de que se hubiesen acogido sólo en cuanto a modificar el monto o concepto de la multa, pero no su aplicación.

El pago de las multas impuestas se efectuará mediante la rebaja o disminución de los ingresos a que tenga derecho Tren Central según lo dispuesto en la Cláusula 8, en un cantidad equivalente al monto de la o las multas, calculado según el valor que tenga la Unidad de Fomento al día de efectuarse la respectiva rebaja, salvo aquellas multas que, de conformidad a la Ley N°18.696, sean a beneficio fiscal, en la cantidad equivalente en pesos al monto de la o las multas, calculado según el valor que tenga la Unidad de Fomento al día de efectuarse su depósito. El no pago oportuno de las multas habilitará al Ministerio para el cobro de la Garantía de Fiel Cumplimiento del Convenio, sin perjuicio de las demás acciones que fueren procedentes.

Las resoluciones dictadas durante el procedimiento regulado en el presente literal, deberán notificarse en el domicilio de Tren Central indicado en el Convenio.

En todo lo no previsto en el presente literal, se aplicarán supletoriamente las normas establecidas en la Ley N°19.880.

Cláusula 15 DEL TÉRMINO ANTICIPADO DEL CONVENIO

El presente Convenio podrá terminar de manera anticipada, sin derecho a indemnización y sin perjuicio de hacer efectivas las garantías establecidas en el Convenio, por cualquiera de las siguientes causales:

15.1 Mutuo Acuerdo.

15.2 Si Tren Central se disolviere por cualquier causa.

15.3 Tener Tren Central la calidad de deudor en un procedimiento concursal de la ley Nº 20.720.

15.4 Si, como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones o servicios que corresponde a Tren Central de conformidad al Convenio, se afectare gravemente el funcionamiento del Sistema.

15.5 No cumplir oportunamente con la obligación de entregar, renovar o reemplazar, según corresponda, la(s) Garantía(s) de Fiel Cumplimiento del Convenio.

15.6 La presentación de antecedentes falsos o manifiestamente erróneos que afecten de manera grave y relevante las condiciones económicas y operativas del Sistema.

Cláusula 16 DISPOSICIONES VARIAS

16.1 Plazos

Los plazos establecidos en el presente Convenio se entenderán en días corridos, a menos que se indique explícitamente que corresponden a días hábiles.

En el evento que un plazo de días venciere un día sábado, domingo o feriado, el plazo se entenderá automáticamente prorrogado para el siguiente día hábil.

16.2 Solución de controversias

Cualquier duda, dificultad, conflicto, disputa o diferencia que surja entre las Partes con motivo del presente Convenio, ya se refiera a su interpretación, cumplimiento, validez, terminación o cualquiera otra causa relacionada con este Convenio, será resuelta de común acuerdo en forma amigable por medio de la negociación directa entre las Partes. Lo anterior es sin perjuicio del derecho de las Partes

para someter la controversia a los tribunales ordinarios de justicia, para cuyos efectos las partes fijan su domicilio en la comuna y ciudad de Santiago.

El procedimiento para la constitución de la instancia de negociación directa entre las Partes será el siguiente:

16.2.1 La Parte que desee promover esta instancia, informará por escrito de ello a la otra.

16.2.2 Una vez recibida la comunicación anterior, empezará a correr el plazo de sesenta (60) días corridos para que la mesa de negociación se constituya al efecto, y emita un pronunciamiento final en relación al conflicto o diferencia suscitada.

16.2.3 Dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la comunicación señalada en la letra 16.2.1 precedente, cada Parte designará e informará a la otra sus representantes en la mesa de negociación que conocerá del conflicto o diferencia en cuestión.

16.2.4 Dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la recepción de la última de las comunicaciones referidas en el numeral 16.2.3 anterior, los representantes de cada parte se reunirán en el día y hora que se defina de común acuerdo o en su defecto, en el domicilio registrado de la Parte que hubiere promovido esta instancia de negociación directa, a las doce horas (12:00) del tercer día.

16.2.5 La mesa de negociación sesionará al menos en tres (3) ocasiones en días distintos, procurando recibir y abordar todas las argumentaciones y antecedentes que cada Parte presente en relación con el conflicto o diferencia en cuestión. De todas las sesiones de la mesa de negociación se levantará un acta escrita de sus deliberaciones y acuerdos.

16.2.6 La mesa de negociación emitirá dentro del plazo de sesenta (60) días hábiles antes señalado un pronunciamiento final, en el cual se establecerán los acuerdos alcanzados o los fundamentos de cada Parte que impiden lograr una solución directa.

16.3 Modificaciones al Convenio

Cualquiera de las partes podrá solicitar a la otra la modificación del presente Convenio, mediante comunicación escrita. Dicha solicitud será revisada oportunamente mediante negociaciones directas entre ambas partes.

16.4 Prestador independiente

Tren Central es un prestador independiente y no se considerará un empleado, agente o representante del Ministerio, de la Subsecretaría de Transportes o de la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano. En consecuencia, todo su personal tendrá relación laboral con Tren Central, sin que el presente Convenio se genere vinculación alguna con el Ministerio, la Subsecretaría de Transportes o la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano.

16.5 Ejemplares

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

16.6 Personerías

La personería de don Juan Pablo Palomino Álvarez para actuar en representación de Trenes Metropolitanos S.A., consta en escritura pública de fecha 14 de abril de 2016, repertorio N°349-2016, otorgada ante el Titular de la Tercera Notaría de Santiago, de don Gabriel Ogalde Rodríguez, en tanto que la personería de don Andrés Gómez-Lobo Echenique para representar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones consta del Decreto Supremo N°669, de fecha 11 de marzo de 2014, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

Andrés Gómez-Lobo Echenique
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

Juan Pablo Palomino Álvarez
Trenes Metropolitanos S.A.

ANEXO N°1
OFERTA REFERENCIAL INICIAL DEL SERVICIO TREN CENTRAL A NOS

El presente Anexo contiene la oferta que se utilizó como referencia para la determinación de las condiciones económicas del Convenio entre el Ministerio y Trenes Metropolitanos S.A.

A. HORARIOS DE OPERACIÓN

Tabla 1. Horarios de operación

Tipo Día	Laboral	Sábado	Domingo/Festivo
Horario primer servicio	06:00	7:00	7:00
Horario último servicio	23:00	23:00	23:00

B. FRECUENCIA Y CAPACIDAD DE TRANSPORTE

Tabla 2. Frecuencias y capacidad de transporte por período, para temporada normal

Tipo Día	Laboral	Sábado	Domingo/Festivo
Bloque horario	Punta	-	-
Frecuencia (trenes/hr)	10	-	-
Intervalos (min)	6	-	-
Coches por tren	2	-	-
Plazas totales	500	-	-
Bloque horario	Valle	Valle	Valle
Frecuencia (trenes/hr)	5	5	5
Intervalos (min)	12	12	12
Coches por tren	2	2	2
Plazas totales	500	500	500

C. CRONOGRAMA DE APERTURA DE ESTACIONES

Estación	Entrada en Operación
Alameda	15 de febrero 2017
Lo Valledor*	Sujeto a inicio Línea 6
Pedo Aguirre Cerda	15 de febrero 2017
Lo espejo	15 de febrero 2017
Lo Blanco	15 de febrero 2017
Freire	15 de febrero 2017

San Bernardo	15 de febrero 2017
Maestranza	15 de febrero 2017
5 Pinos	15 de febrero 2017
Nos	15 de febrero 2017

*Sujeto a inauguración línea 6 de Metro.

ANEXO N°2
INTEGRACIÓN AL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO
CONDICIONES TECNOLÓGICAS Y RESPONSABILIDADES DE TREN CENTRAL Y OTROS ACTORES DEL SISTEMA

A. INTRODUCCIÓN

El presente Anexo describe las condiciones tecnológicas y responsabilidades que Tren Central debe cumplir conforme a lo descrito en la Cláusula 5 del Convenio, respecto a la obligación que le compete en la prestación de los Servicios Tecnológicos que permitan su correcta integración al Sistema.

Asimismo, y en concordancia con el "Principio de la interrelación del Sistema", también se describen las responsabilidades que tendrán el Ministerio y sus Proveedores de Servicios Complementarios de carácter tecnológico.

Cabe señalar que Tren Central será el único responsable ante el Ministerio por la prestación de sus servicios tecnológicos asociados a la red de validación y sistema central; en consecuencia la integración y gestión de la tecnología, proveedores, hardware, software, procedimientos, comunicaciones, recursos humanos y cualquier otro activo requerido para la prestación de los servicios tecnológicos se entiende incluidos como parte del suministro de los mismos. Del mismo modo, Tren Central reconoce y respeta la propiedad del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones sobre los software utilizados en el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, en especial la tecnología Multivía, software de Validadores y Antena Segura.

B. OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES

Las obligaciones y responsabilidades de Tren Central para alcanzar una correcta integración al Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago desde el punto de vista tecnológico, se enmarcan principalmente en los siguientes tres ámbitos, los cuales se describen en detalle a continuación:

- Descarga de transacciones.
- Servicio de Validación.
- Soporte a la continuidad operacional, mantenimiento correctivo y evolutivo de las aplicaciones del Sistema de Acceso Electrónico.

B.1 Descarga de Transacciones

B.1.1 Descripción del servicio

Tren Central será responsable de descargar hacia el Sistema Central todas las transacciones de validación que hayan realizado los usuarios de Tren Central y que se almacenen en sus validadores, junto con cualquier otra información de negocio que sea relevante, eventos fuera de línea o transacciones técnicas. Asimismo, esta tarea considerará la actualización de los parámetros de operación enviados desde el Sistema Central.

Para estos efectos, se entenderá como Sistema Central al conjunto de equipos y aplicaciones (*Clearing*, *Switch*, HSA, entre otros) de responsabilidad del proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema, definido por el Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, en los cuales se registran y procesan las transacciones de validación y carga del Sistema, se distribuyen las transacciones del Sistema entre los distintos proveedores de servicios de transporte y se administra la integridad y seguridad de los flujos de datos, entre otros.

B.1.2 Obligaciones de Tren Central asociadas a la descarga de transacciones

Tren Central deberá llevar a cabo las siguientes actividades respecto a la descarga de transacciones:

- Descarga diaria de transacciones de los validadores dispuestos en las estaciones.
- Procesamiento y preparación diaria de las transacciones para su envío al Sistema Central. Para ello Tren Central deberá dejar a más tardar a las 01:00 hrs. AM, todos los días del año, los archivos con las transacciones en la casilla FTP (Protocolo de Transferencia de Archivos) o mediante medio óptico o electrónico al proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema.
- Rescate de transacciones de equipos con averías.
- Designación de un responsable operativo permanente para mantener la relación con el proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema.

B.1.3 Obligaciones del proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema asociadas a la descarga de transacciones

Por instrucción del Ministerio, al proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema le corresponderá realizar las siguientes tareas en forma diaria.

- Disponer casilla FTP u otro modo de recepción manual- en caso de que el sistema no se encuentre operativo- para recibir los archivos enviados por Tren Central.
- Recepción y procesamiento de los archivos enviados por Tren Central.
- Determinación de la validez y consistencia de las transacciones.
- Proceso de liquidación de transacciones de acuerdo a las condiciones acordadas con Tren Central establecidas en la cláusula 8.4 del presente Convenio y a las instrucciones que el Ministerio imparta.
- Proceso de contabilización de las liquidaciones y emisión de las cartolas e informes asociados al proceso de *Clearing* de acuerdo a las condiciones con Tren Central establecidas en el presente Convenio y las instrucciones que el Ministerio imparta.
- Disponibilización de los informes en la casilla FTP de los distintos proveedores de servicios transporte del Sistema, con lo cual se da por concluido el proceso *Clearing*.

En caso que Tren Central no disponibilice el archivo de transacciones en el FTP o mediante medio óptico o electrónico (entrega manual), el proveedor de servicios complementarios tecnológicos no estará obligado a gestionar el cumplimiento de dicha actividad.

B.2 Servicio de Validación

B.2.1 Descripción del servicio

El servicio de validación considera todas las acciones a ejecutar por parte de Tren Central y del resto de los proveedores de servicios complementarios, que permitan aplicar las reglas de negocio definidas por el Ministerio para efectos del cobro de la tarifa al usuario. Para ello se ha implementado en el software de los validadores un cubo tarifario que funciona utilizando parámetros operativos, los que se entregan y actualizan a través de "tablas de difusión".

El servicio de validación incluye:

i) El suministro, por parte de Tren Central, de los equipos validadores requeridos en las estaciones. En la prestación de este servicio, los validadores son los dispositivos encargados de interactuar con los medios de acceso y autorizar o rechazar la etapa del viaje de los usuarios del Sistema, descontando las respectivas Cuotas de Transporte del saldo disponible en el medio de acceso. La disponibilidad de los validadores, así como el mantenimiento requerido para mantenerlos operativos, será responsabilidad de Tren Central.
La implementación del modelo de seguridad de acuerdo al software que utilice el medio de acceso, de propiedad del Ministerio, que contempla la administración del software y de la seguridad que permite el intercambio de información con éste.

ii) La actualización de todas las tablas de difusión que contienen las variables y parámetros para controlar el sistema de validación, tales como: lista de medios de acceso bloqueados, tarifas en los validadores, acuerdos comerciales, calendario, horario, hora oficial del sistema, firmware del validador, entre otros, de manera que la aplicación opere correctamente. Esta actualización se realizará de acuerdo a los requerimientos que el Ministerio determine, y con las tablas y firmware que proporcionen los proveedores de servicios complementarios tecnológicos.

Este servicio deberá estar disponible en todo momento, de forma tal que no afecte la continuidad del servicio prestado a los usuarios ni el funcionamiento del Sistema en general, y ser proporcionado conforme a los Niveles de Servicio establecidos en el Convenio.

B.2.2 Obligaciones de Tren Central asociadas al servicio de validación

El servicio de validación a proveer por Tren Central debe incluir las siguientes tareas y actividades:

- Suministro y mantenimiento del equipamiento necesario para implementar la red de validación, el cual deberá tener el correspondiente soporte eléctrico en caso de cortes de energía.
- Mantener un contrato de mantenimiento preventivo, correctivo y evolutivo respecto de los equipos de la red de validación.
- Preparación, identificación y registro de los equipos para la red de validación.
- Ejecución de los procedimientos operacionales y de seguridad que defina el Ministerio en la prestación de los servicios.
- Preparación, generación y difusión de tablas de parámetros en la red de validación.

- Difusión de firmware en equipos de la red de validación.
- Preparación y ejecución de proyectos piloto. Previo a una difusión masiva de una nueva versión de firmware de validador se prepara y ejecuta una difusión acotada a un número reducido de equipos para verificar su comportamiento a nivel de producción.
- Dar acceso a personal del Ministerio o a quien éste designe, a las instalaciones necesarias para certificar el correcto funcionamiento de la difusión de tablas en el sistema de validación.
- Disponer de un ambiente de pruebas para ser utilizado por el proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema en sus proyectos piloto relacionados con el presente Convenio.

B.2.3 Tareas del Ministerio asociadas al servicio de validación

Al Ministerio le corresponderá llevar a cabo las siguientes tareas asociadas al servicio de validación:

- Definir las reglas de negocio del Sistema.
- Definir y comunicar las tarifas a los usuarios.
- Definir y comunicar a Tren Central las modificaciones de parámetros operativos que influyen en el cubo tarifario.

El Ministerio deberá efectuar las instrucciones necesarias a sus proveedores de servicios complementarios tecnológicos para la ejecución de las siguientes tareas asociadas al sistema de validación:

- Disponibilizar el servicio de Sistemas Centrales para la operación del sistema de validación de acuerdo a las especificaciones establecidas en su Contrato con el Ministerio, lo que incluye, entre otras cosas, el reconocimiento e inicialización de validadores.
- Realizar la preparación de SIM para los validadores de Tren Central.
- Certificar la correcta generación de las tablas de difusión que considera la operación del Sistema de Acceso Electrónico de Tren Central, cuya difusión es responsabilidad de este último, así como el correcto funcionamiento de tablas difundidas en los validadores de sus estaciones.
- Preparación y ejecución de proyectos pilotos. Previo a una difusión masiva de una nueva versión de firmware de validador, preparar y ejecutar una difusión acotada a un número reducido de equipos para verificar su comportamiento a nivel de producción.

B.3 Soporte a la Continuidad Operacional, Mantenimiento Correctivo y Evolutivo de las Aplicaciones del Sistema de Acceso Electrónico

El proveedor de Servicios Complementarios Tecnológicos del Sistema, deberá proveer el soporte para la detección y posterior corrección de cualquier falla del software/firmware y configuración del Sistema de Acceso Electrónico, de propiedad del Ministerio, que afecte la normal operación de Tren Central. Del mismo modo deberá realizar todas las acciones que sean necesarias para incorporar las funcionalidades que el Ministerio defina en el Sistema de Acceso Electrónico como parte de la evolución de dicho sistema.

En vista de lo anterior, Tren Central, se obliga a llevar a cabo las siguientes tareas:

B.3.1 Tareas de Tren Central

- Designar un coordinador técnico que sea contraparte del proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema para efectos del mantenimiento correctivo, el análisis de incidencias y mantenimiento evolutivo.
- Observar las especificaciones de software que entregue el proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema y que impliquen un mantenimiento.
- Observar los informes de requerimientos entregados por el proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema.
- Observar los diseños entregados por el proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema.
- Observar los planes de prueba entregados por el proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema.
- Observar las versiones de software que el proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema tenga disponibles en el ambiente de pruebas para terceros.
- Apoyar proyectos de cambios y corrección de problemas.
- Tener un ambiente de pruebas para terceros autorizados por el Ministerio.
- Poner a disposición del proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema los laboratorios de prueba que permitan integrar el equipamiento de Tren Central con el de buses y red de comercialización, con los equipos de Metro, de tal forma de generar un ambiente de prueba real. La disponibilidad de los laboratorios deberá ser con la antelación necesaria para cumplir con los plazos acordados con el Ministerio.
- Ejecutar la difusión del software a los dispositivos de producción involucrados en el cambio de versión que corresponda.
- Informar al proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema, en plazo máximo de 24 horas desde que tomó conocimiento, de la existencia de una falla o siniestros en los elementos de software del Sistema de Acceso Electrónico en Tren Central, para la recuperación de la información, análisis de incidencias y/o el mantenimiento correctivo.

Realizar el mantenimiento correctivo y evolutivo no contemplado dentro de la presente cláusula, el cual deberá ser previamente avaluado y acordado, caso a caso, entre las partes, a fin de de no afectar el equilibrio económico del modelo de servicio.

B.3.2. Tareas del Ministerio

- Generar los requerimientos correctivos o evolutivos en caso de ser necesario.
- Aprobar las especificaciones de software que entregue el proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema, con las observaciones de Tren Central, que impliquen un mantenimiento.
- Informar a los diferentes actores del Sistema, en caso que corresponda, el cambio al software que sea realizado por el proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema.
- Calendarizar o priorizar versiones de cada componente de software en caso de corresponder cambios que afecten al Sistema.
- Aprobar los informes de requerimientos entregados por el proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema con las observaciones de Tren Central.
- Aprobar los diseños entregados por el proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema con las observaciones de Tren Central.
- Aprobar los planes de prueba entregados por el proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema con las observaciones de Tren Central.
- Liderar proyectos de cambios y corrección de problemas.

El Ministerio deberá entregar las instrucciones necesarias para que el proveedor de servicios complementarios tecnológicos del Sistema lleve a cabo las siguientes tareas:

- Designar un coordinador técnico que sea contraparte de Tren Central para efectos del mantenimiento correctivo, el análisis de incidencias y el mantenimiento evolutivo.
- Asegurar la compatibilidad de las versiones de software del Sistema de Acceso Electrónico en Tren Central y sus interfaces con los diferentes proveedores del Sistema (esto incluye POS, tótem, antenas seguras, validadores, red comercial, AFT, SONDA y los restantes proveedores de servicios de transporte, en caso que corresponda).
- Hacer seguimiento de los cambios de software y configuraciones, hasta su puesta en producción.
- Hacer seguimiento de problemas de mantención, hasta su solución.
- Actualizar la documentación existente conforme a las modificaciones, correcciones o implementaciones realizadas producto de este servicio.
- Capacitar a una persona de Tren Central cuando se realicen cambios en el software.

C. MODIFICACIONES AL ANEXO

El presente anexo reconoce la existencia de mecanismos que posibilitan la incorporación de mejoras en la operación, tecnología o costos de los servicios, con el fin de optimizar su prestación o de alcanzar su realización con mayores índices de productividad o menores costos de mantenimiento.

Dado lo antes indicado, se establece que todas las condiciones tecnológicas y responsabilidades de Tren Central descritos en el presente anexo podrán modificarse, total o parcialmente, por acuerdo entre las Partes o instrucción del Ministerio, manteniendo el equilibrio económico del Convenio, respetando criterios de factibilidad, razonabilidad, oportunidad y prudencia, que sean acordes a la magnitud del requerimiento y que no comprometan la normal operación del Sistema.

ANEXO N°3
EQUIPO DE ADMINISTRACIÓN DE EMERGENCIAS

A. INTRODUCCIÓN

El presente Anexo define la creación y operación del Equipo de Administración de Emergencias (EAE) para el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago.

Se entiende por Equipo de Administración de Emergencias (EAE), el conjunto de personas que deberá coordinar, controlar y resolver una situación de emergencia que se origine en el Sistema, producto de una falla o desperfecto tecnológico o cualquier otro evento que altere su normal funcionamiento.

B. OBJETIVO DEL EAE

Ante la ocurrencia de una emergencia en el Sistema, el EAE deberá adoptar las medidas que permitan restituir el servicio a un estado conocido, gestionable y aceptable respecto del normal desempeño observado en tiempos de estabilidad en régimen.

C. FACULTAD DE CONVOCACIÓN

El único ente facultado para convocar al EAE es el Ministerio.

D. FUNCIONES DEL EAE

En su calidad de coordinador de soluciones de emergencias, el EAE deberá ejecutar, al menos, las siguientes tareas:

D.1) Estudiar y evaluar la situación de emergencia.

D.2) Evaluar posibles medidas y estrategias de mitigación o restitución del servicio afectado.

D.3) Establecer medidas de compensación.

D.4) Gestionar las comunicaciones con la comunidad afectada, autoridades y cualquier tercera parte afectada o interesada.

D.5) Determinar y adoptar las medidas que a juicio del EAE fueren necesarias para restablecer la normal operación de los servicios afectados por la situación de emergencia, las cuales deberán ser registradas en un documento escrito, en base a criterios eminentemente técnicos y operacionales.

D.6) Informar a través de cualquier vía expedita al Director de Transporte Público Metropolitano, incluido el correo electrónico o teléfono, de las medidas que los Proveedores de Servicios del Sistema deberán implementar con el fin de reanudar la operación normal de los servicios y/o mitigar los efectos de la situación de emergencia. A partir de esa comunicación el EAE informará por escrito a dichos Proveedores de Servicios del Sistema de las medidas que les corresponda cumplir.

E. FACULTADES DEL EAE RESPECTO DE TREN CENTRAL

Las Partes acuerdan que ante una situación de emergencia que afecte el funcionamiento del Sistema, se implementará y dará curso de forma inmediata a las determinaciones que adopte el EAE.

En consecuencia, Tren Central cumplirá las determinaciones que el EAE le comunique y que digan relación con la gestión de los servicios que corresponde a Tren Central de acuerdo a lo establecido en el Convenio suscrito con el Ministerio.

Tratándose de una emergencia que diga directa relación con los servicios prestados por Tren Central y respecto de las tareas señaladas en los puntos precedentes, el EAE buscará siempre la coordinación y acuerdo de Tren Central, previo a la implementación de las mismas. En caso de no lograr acuerdo en los tiempos que determine la emergencia, prevalecerá la postura del EAE.

F. PARTICIPANTES Y FUNCIONES

El EAE estará formado por las siguientes personas, de acuerdo a la siguiente definición de roles:

F.1) **Director del EAE**: Funcionario de planta o a contrata, o prestador de servicios bajo honorarios, con calidad de Agente Público, designado por el Ministerio y que ejercerá funciones de coordinación y facilitación del trabajo del equipo y será el encargado de la resolución de la emergencia y de convocar al equipo adecuado (Consultores y Miembros temporales) para trabajar en la solución o mitigación de la emergencia.

F.2) **Consultor Financiero**: Funcionario de planta o a contrata, o prestador de servicios bajo honorarios, con calidad de Agente Público, designado por el Ministerio, encargado de evaluar las medidas propuestas para la solución de la emergencia y de procurar mitigar sus impactos económicos, tanto para el Sistema como para los distintos actores de éste.

F.3) **Consultor Comunicacional**: Funcionario de planta o a contrata, o prestador de servicios bajo honorarios, con calidad de Agente Público, designado por el Ministerio, encargado de gestionar las comunicaciones pertinentes (internas y externas) con las distintas partes involucradas.

F.4) **Consultor de Transporte**: Funcionario de planta o a contrata, o prestador de servicios bajo honorarios, con calidad de Agente Público, designado por el Ministerio, que deberá velar por proponer mecanismos o cursos de acción que apoyen la resolución de la emergencia sin que ello ponga en riesgo el Sistema de Transporte Público o los activos que lo conforman.

F.5) **Consultor de Tecnología**: Funcionario de planta o a contrata, o prestador de servicios bajo honorarios, con calidad de Agente Público, designado por el Ministerio, que deberá velar por proponer mecanismos o cursos de acción que apoyen la resolución de la emergencia sin que ello ponga en riesgo los activos tecnológicos que conforman el Sistema.

F.6) **Miembros Temporales**: Son representantes (máximo tres) de cada uno de los Proveedores de Servicios Complementarios, incluido METRO, y/o Proveedores de Servicios de Transporte, quienes podrán ser convocados por el Ministerio para integrar temporalmente el EAE y quienes deberán proveer toda la información que posean respecto a los hechos, síntomas y posibles causas de la emergencia y proponer cursos de acción que permitan restituir el servicio en el más breve plazo, sean éstos de su directa responsabilidad o no.

F.7) **Secretario**: Funcionario de planta o a contrata, o prestador de servicios bajo honorarios, con calidad de Agente Público, designado por el Ministerio, que deberá velar por aclarar y registrar los criterios, intervenciones, compromisos y decisiones adoptadas en el transcurso de la evolución de la emergencia con el fin de documentar y difundir posteriormente dicha información a todos los Proveedores de Servicios de Transporte y Servicios Complementarios.

Dentro de los diez (10) días hábiles siguientes de la entrada en vigencia del presente Convenio, Tren Central deberá comunicar al Ministerio el nombre e información de contacto de quien actuará como su representante ante el EAE, junto a su respectivo subrogante. Esta información deberá comprender (i) el

correo electrónico de ambos representantes; y (ii) dos números de teléfono fijo y dos números de teléfono celular, respecto de cada participante. Cualquier cambio en esta información deberá ser comunicado al Ministerio dentro de las 24 horas siguientes de haberse producido.

Dada la naturaleza de imprevisibilidad de las emergencias y crisis que pueden afectar el funcionamiento del Sistema, a lo menos uno de los Miembros Temporales de Tren Central (titular o subrogante) deberá estar siempre disponible para conformar el EAE en cualquier día y hora del año.

G. DE LAS MODIFICACIONES AL ANEXO

Sin perjuicio de las atribuciones para realizar ajustes y modificaciones de conformidad a las propuestas que puedan realizar las Mesas Técnicas de Trabajo y aquellas que determine el Ministerio con el objeto de asegurar la continuidad y calidad de los Servicios de Transporte y sus Servicios Complementarios, este Anexo podrá modificarse, total o parcialmente, por acuerdo entre las Partes.

ANÓTESE Y COMUNÍQUESE

ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE
MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

OCC/CMR/GCM/APP/GMS/DRP/JBM/ADS

Distribución

- Gabinete Ministro de Transportes y Telecomunicaciones
- Gabinete Subsecretario de Transportes
- Gerencia General, Empresa de los Ferrocarriles del Estado
- Gerencia General, Trenes Metropolitanos S.A.
- Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano
- Oficina de Partes