

EVALUACIÓN DE CAPACIDAD EMPRESARIAL DE EMPRESAS OPERADORAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

1. OBJETIVO

Valorar (cuantitativamente), con base en información correspondiente al período de concesión 2014-2021, la idoneidad de cada empresa operadora de transporte público por autobús en el Área Metropolitana de San José (AMSJ), GAM y resto del país, para participar en el proceso de renovación de concesiones en el período 2021-2028.

2. COMPONENTES GENERALES DE LA EVALUACIÓN Y PROPÓSITO DE CADA UNO EN LA EVALUACIÓN

La evaluación se fundamentará en los siguientes cinco componentes:

1. Capacidad administrativa.
2. Capacidad técnica y operativa.
3. Capacidad financiera.
4. Opinión del usuario.
5. Propuesta consorcial / Integración Futura, según corresponda

Los componentes 1 a 4 serán valorados con base en los antecedentes de la empresa según su desempeño en el período de concesión que termina. El componente 5 será valorado con base en los compromisos que la empresa evaluada esté en disposición de asumir, frente al nuevo período de concesión y los planes concretos de modernización del transporte público por parte de la Administración. Los propósitos específicos de la evaluación de cada componente, se detallan en la siguiente Tabla:

Tabla 1: Propósito por componente de evaluación

Componente	Propósito
Capacidad Administrativa	Valorar la solidez de la capacidad de la estructura administrativa de la empresa para ser considerada en un nuevo proceso de concesión
Capacidad Técnica y Operativa	Valorar la solidez de las condiciones técnicas y operativas de la empresa para ser considerada en un nuevo proceso de concesión
Capacidad Financiera	Valorar el manejo financiero de la empresa en el período 2016-2019 para determinar su grado de responsabilidad financiera frente a un nuevo período de concesión.

Tabla 1: Propósito por componente de evaluación

Componente	Propósito
Opinión del Usuario	Valorar el desempeño de la empresa en relación con las personas usuarias de transporte público.
Propuesta consorcio/ Integración futura	Valorar el nivel de compromiso de la empresa frente al nuevo período de concesión y los planes concretos de modernización del transporte público por parte de la Administración.

3. PESO PORCENTUAL DE CADA COMPONENTE EN LA EVALUACIÓN DE LA CAPACIDAD EMPRESARIAL

En la Tabla siguiente se detalla el peso porcentual de cada componente en la evaluación de la capacidad empresarial de las empresas operadores del transporte público.

Tabla 2.1: Peso porcentual de cada componente en la evaluación de la capacidad empresarial AMSJ y GAM

	Componente	Rubro a evaluar	% de evaluación (por empresa)
1	Capacidad administrativa	Personal administrativo a febrero de 2020	10%
		Instalaciones a febrero de 2020	15%
2	Capacidad técnica y operativa	Personal operativo y mantenimiento a febrero de 2020	15%
		Sistema automatizado de apoyo a la operación a febrero de 2020	10%
3	Capacidad financiera	Evolución liquidez 2016-2019	5%
		Evolución endeudamiento 2016-2019	5%
		Evolución cobertura de pasivos 2016-2019	5%
4	Opinión del usuario	Criterio U del “Manual para la evaluación y calificación de la calidad del servicio público de transporte remunerado de personas”	15%

Tabla 2.1: Peso porcentual de cada componente en la evaluación de la capacidad empresarial AMSJ y GAM

	Componente	Rubro a evaluar	% de evaluación (por empresa)
5	Propuesta Consorcial	Disposición a consorcio en su respectivo sector operativo con demás operadores del sector.	5%
		Propuesta sectorial presentada para troncalización de servicios en el sector.	10%
		Aceptación de reclasificación funcional de rutas según esquema operativo a ser oficializado por la Administración en el sector.	5%
			100%

Tabla 2.2: Peso porcentual de cada componente en la evaluación de la capacidad empresarial resto del país

	Componente	Rubro a evaluar	% de evaluación (por empresa)
1	Capacidad administrativa	Personal administrativo a febrero de 2020	10%
		Instalaciones a febrero de 2020	15%
2	Capacidad técnica y operativa	Personal operativo y mantenimiento a febrero de 2020	15%
		Sistema automatizado de apoyo a la operación a febrero de 2020	10%
3	Capacidad financiera	Evolución liquidez 2016-2019	5%
		Evolución endeudamiento 2016-2019	5%
		Evolución cobertura de pasivos 2016-2019	5%
4	Opinión del usuario	Criterio U del "Manual para la evaluación y calificación de la calidad del servicio público de transporte remunerado de personas"	15%

Tabla 2.2: Peso porcentual de cada componente en la evaluación de la capacidad empresarial resto del país

	Componente	Rubro a evaluar	% de evaluación (por empresa)
5	Integración Futura de rutas	Manifestación explícita para aceptar integración	10%
		Aceptación de reclasificación funcional de rutas según esquema operativo a ser oficializado por la Administración en el sector.	10%
			100%

4. DESCRIPCIÓN DE CADA COMPONENTE DE EVALUACIÓN

4.1. CAPACIDAD ADMINISTRATIVA

La capacidad administrativa será evaluada considerando como parámetro para definir la estructura administrativa mínima, la flota óptima oficialmente autorizada a cada empresa. Serán analizados dos componentes:

- a. Organización administrativa y personal,
- b. Instalaciones.

Para ello, primero se realizará una clasificación de la empresa según el tamaño de su flota, de acuerdo con el siguiente detalle:

Tabla 3: Clasificación de las empresas según el tamaño de su flota

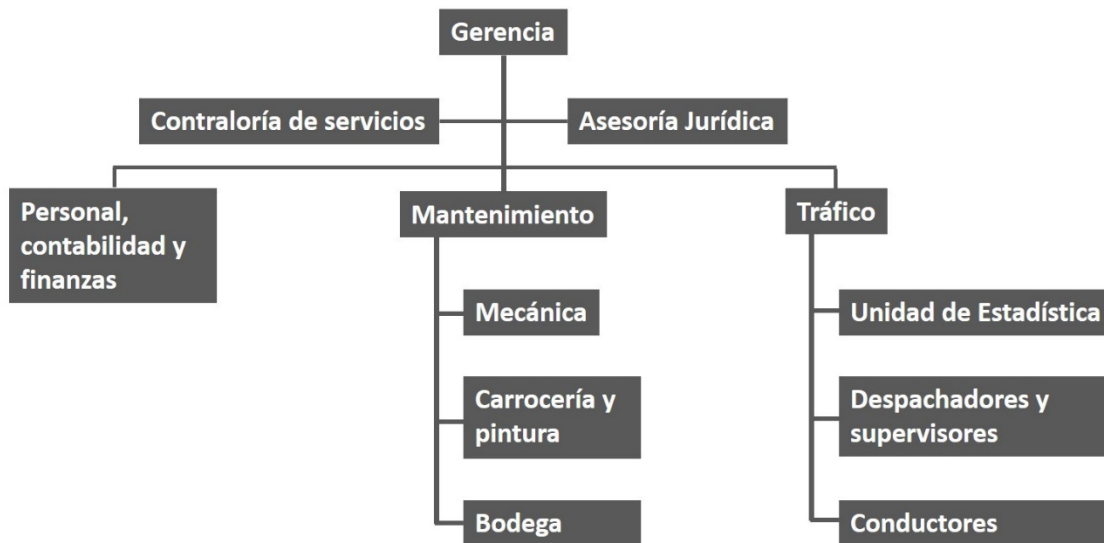
Escala de la Empresa	Flota operativa
Pequeña	Flota menor o igual a 20 autobuses
Mediana	Flota mayor a 20 y menor a 60 autobuses
Grande	Flota mayor o igual a 60 autobuses

Fuente: CASTRO, Leonardo. Modelo de regulación económica del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús. Estructura productiva modelo. San José, Costa Rica, 2012. Pág.3

4.1.1 ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA Y PERSONAL (MÁXIMO 10% EN LA CALIFICACIÓN GLOBAL)

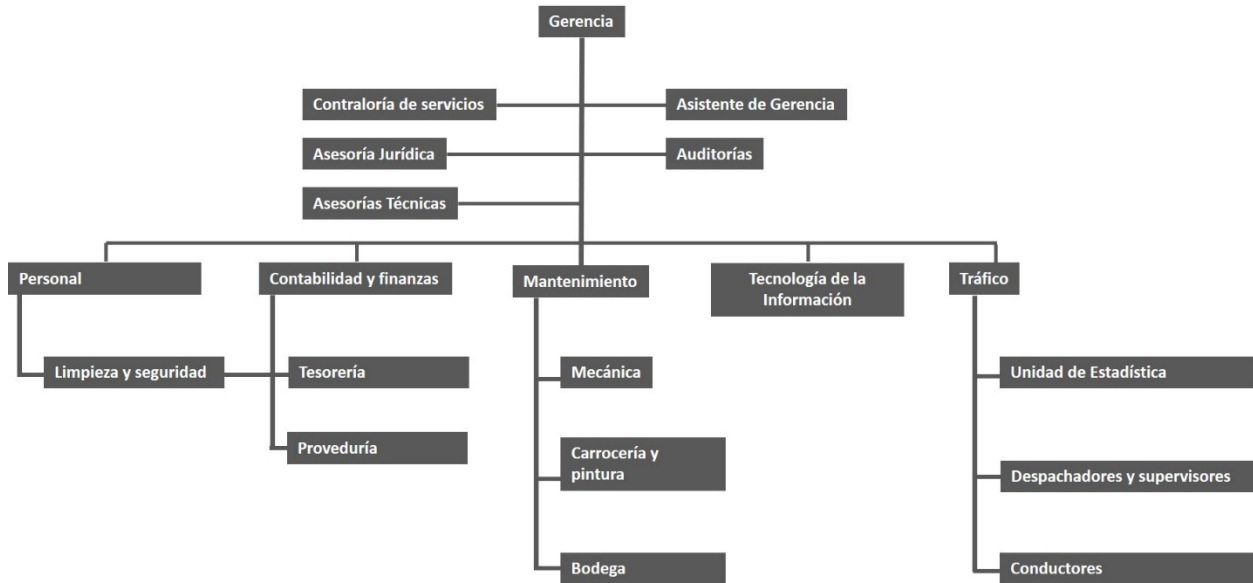
a) CONDICIONES ADECUADAS

En función de la clasificación mostrada en la Tabla 3 anterior, se define la estructura administrativa mínima que debe poseer la empresa según los siguientes organigramas representativos.



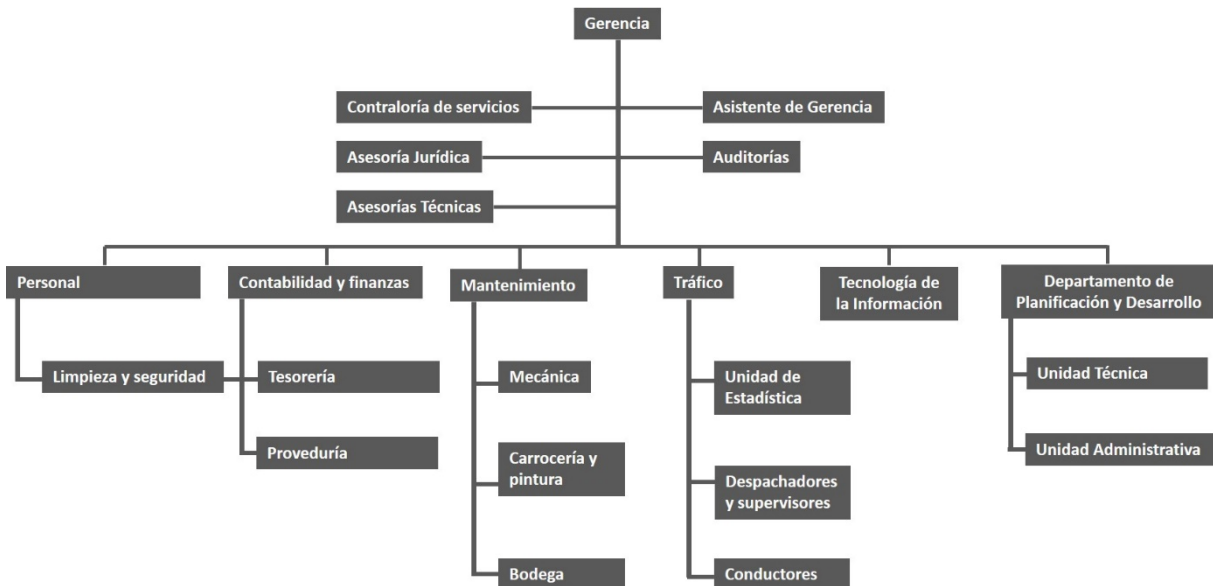
Organigrama representativo empresa pequeña

Fuente: CASTRO, Leonardo. Modelo de regulación económica del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús. Estructura productiva modelo. San José, Costa Rica, 2012. Pág.4



Organigrama representativo empresa mediana

Fuente: CASTRO, Leonardo. Modelo de regulación económica del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús. Estructura productiva modelo. San José, Costa Rica, 2012. Pág.4



Organigrama representativo empresa grande

Fuente: CASTRO, Leonardo. Modelo de regulación económica del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús. Estructura productiva modelo. San José, Costa Rica, 2012. Pág.5

b) REQUERIMIENTO PARA EVALUACIÓN

Se evaluará la empresa con base en su organigrama y los requerimientos mínimos según el tamaño de la misma. También se valorará la conformación del personal en dicho organigrama.

Cada empresa deberá presentar su organigrama administrativo, con los nombres y números de cédula de las personas encargadas de cada unidad.

Además, la empresa deberá aportar información específica de los encargados de cada unidad, concretamente los nombres, números de cédula, formación profesional y años de experiencia en transporte público por autobús, según se indica en la Tabla 4.

Una actividad o tarea pueda ser asumida por una misma Unidad o un mismo profesional, siempre que exista coherencia lógica entre las tareas y las funciones, así como atinencia profesional -o bien experiencia- homologable al cargo que se esté evaluando. En este sentido, debe existir una congruencia entre las actividades desarrolladas y la organización administrativa y operativa de la empresa, según sea la escala de la empresa.

En el caso de que exista una misma persona a cargo de dos departamentos, se le valorará el peso que corresponda a cada uno de ellos, siempre y cuando la dimensión de la empresa lo permita. Para todos los efectos, los responsables de área o departamentos deberán tener una relación contractual con la empresa.

Asimismo, deberá haber una consistencia entre la formación del personal y los cargos asignados.

Es posible tercerizar los servicios o asesorías. Se busca que la empresa demuestre que cuenta con el apoyo (sea o no un funcionario en planilla), para atender las obligaciones derivadas de la estructura organizacional que la Administración le va a requerir.

La nomenclatura (nombre) de cada área, indicada en los esquemas anteriores, es una guía en el sentido de que pueden haber denominaciones distintas siempre que se demuestre que estén cubiertas la totalidad de las actividades y funciones descritas en los organigramas de referencia, según sea la escala de la empresa. Por ejemplo, el Departamento de Personal, puede denominarse Recursos Humanos, Talento Humano, etc.

c) EVALUACIÓN

Cada inconsistencia u omisión del organigrama respecto al mínimo establecido según el tamaño de la empresa (ver organigramas representativos), será penalizado con 2 puntos de 100 posibles. De igual forma, cada inconsistencia en el perfil del encargado por departamento, será penalizado con 2 puntos de 30 posibles. La obtención de 100 puntos en total, equivaldrá a un máximo de 10% en la calificación global. A manera de ejemplo, la obtención de 80 puntos equivaldrá a un porcentaje de $(0,80 \cdot 10\%)$ en la calificación global. La obtención de 65 puntos equivaldrá a un porcentaje de $(0,65 \cdot 10\%)$ en la calificación global, y así sucesivamente.

Tabla 4: Información por cada encargado de unidad administrativa

Departamento (máx 70pts)	Puesto (máx 30pts)	Nombre	Cédula	Profesión	Título	Años de experiencia en TP
Gerencia	Gerente					
Asistente de Gerencia	Asistente					
Contraloría de servicios	Contralor					
Asesoría Jurídica	Laboral Administrativo Tránsito Transporte Público					
Asesoría Técnica	Transporte Público Financiera Informática Mecánica					
Auditoría	Interna / Externa					
Personal / RH	Jefe					
Contabilidad y financiero	Jefe					
Mantenimiento	Jefe Departamento Jefe Mecánico Jefe de Carrocería y Pintura					
Tráfico	Jefe Departamento Encargado Colisiones Encargado Estadísticas					
Planificación y desarrollo	Jefe					

Tabla 4: Información por cada encargado de unidad administrativa

Departamento (máx 70pts)	Puesto (máx 30pts)	Nombre	Cédula	Profesión	Título	Años de experiencia en TP
Tecnología de la información	Jefe					

4.1.2 INSTALACIONES (MÁXIMO 15% EN LA CALIFICACIÓN GLOBAL)

a) CONDICIONES ADECUADAS

Las instalaciones incluyen los siguientes componentes:

1. Área de estacionamiento de autobuses
2. Área de reparaciones
3. Área de bodegas
4. Área de oficinas
5. Área de operaciones y recreaciones
 - Oficinas operativas
 - Zonas de esparcimiento
 - Dormitorios
 - Zona de comedor
6. Área de servicio
 - Recaudación
 - Lavado y limpieza
 - Suministro de combustible
 - Cantidad de posiciones de suministro de combustible
7. Infraestructura de apoyo
 - Terminales
 - Estaciones de intercambio

Para la determinación de las áreas mínimas requeridas en instalaciones, se utilizarán las siguientes ecuaciones de referencia:

Tabla 5: Ecuaciones de referencia para dimensionamiento de áreas mínimas de instalaciones

Sección	Ecuación para cálculo
Área de estacionamiento de autobuses (m ²)	82,4 * (flota)
Área de reparaciones (m ²)	17,88 * (flota)

Tabla 5: Ecuaciones de referencia para dimensionamiento de áreas mínimas de instalaciones

Área de bodega (m ²)	1,85 * (flota)
Área de oficinas (m ²)	122,46 + 1,25 * (flota)
Área de operaciones y recreación (m ²)	3,36 * (flota)
Área de servicio (m ²)	41,67 + 3,05 * (flota)
Posiciones de abastecimiento de combustible	0,81 + 0,025 * (flota)

Fuentes:

- MOLINERO, Ángel y SÁNCHEZ, Ignacio. *Transporte Público: planeación, diseño, operación y administración.* México D.F., México. Secretaría de Transportes y Vialidad, 1996
- CASTRO, Leonardo. *Modelo de regulación económica del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús. Estructura productiva modelo.* San José, Costa Rica, 2012. Pág.19

En el caso de las áreas para el abastecimiento de combustible, se entiende que serán consideradas las que cuentan con este espacio, las que no, deben aportar el convenio respectivo con la empresa que les brinda el suministro, para validar el requisito. En el caso de empresas que por su escala no presenten ninguna de las condiciones anteriores, deberán indicar el mecanismo que utilicen para garantizar el suministro de combustible.

Las instalaciones complementarias (terminales por ejemplo, u otras facilidades para el usuario) pueden ser consideradas con un puntaje adicional en virtud de que las mismas no son obligatorias. Asimismo, la incorporación de aspectos de mejora ambiental como la disposición al cambio de tecnología de los autobuses, procesos de reciclado de aceites, contar con el reconocimiento de bandera azul ecológica, adquisición de buses de alta capacidad, incorporación de estrategias pasivas en las instalaciones (reciclaje de aguas, paneles solares, tratamiento especial de residuos, entre otros), puede también considerarse dentro de este puntaje adicional. Finalmente, la disposición concreta para implementar el pago electrónico en los sectores oficiales que correspondan según el operador respectivo, será también considerado como parte de este puntaje adicional. Este rubro extra, que enmarca todos los aspectos anteriormente descritos, no será superior a 5% y será adicionado, en caso que corresponda, a la nota / porcentaje final obtenido, una vez concluida la evaluación de los 5 aspectos detallados en la Tabla 1 del presente documento.

b) REQUERIMIENTO

Para la evaluación, la empresa debe aportar el resumen de áreas por cada sección de la Tabla 5, así como los correspondientes contratos de arrendamientos, certificaciones de registro, planos catastrados, planos de distribución o croquis detallados de levantamiento de instalaciones. Es decir, debe haber un contrato que ligue la empresa con la propiedad. La Administración realizará la respectiva verificación en campo.

Por otra parte, para el caso de grupos de empresas que utilizan la misma infraestructura y estructura administrativa, debe adjuntarse el convenio operativo entre ellas que respalde tal procedimiento. Para los cálculos y tipo de empresa, las flotas deberán consolidarse.

c) EVALUACIÓN

Cada inconsistencia con el parámetro de área, es decir, cada ítem que se reporte por debajo del área mínima requerida de acuerdo con las ecuaciones de la Tabla 5, será penalizado con 8 puntos de 100 posibles. Lo mismo ocurrirá, en caso que exista algún faltante de las secciones mínimas ya descritas. La obtención de 100 puntos en total, equivaldrá a un máximo de 15% en la calificación global. A manera de ejemplo, la obtención de 80 puntos equivaldrá a un porcentaje de $(0,80 \cdot 15\%)$ en la calificación global. La obtención de 65 puntos equivaldrá a un porcentaje de $(0,65 \cdot 15\%)$ en la calificación global, y así sucesivamente.

5. CAPACIDAD TÉCNICA Y OPERATIVA

La capacidad técnica y operativa se evaluará en función de la clasificación de la empresa previamente realizada, según se indicó en la Tabla 3. Con base en dicha clasificación, se debe aportar información según dos criterios: (i) Personal operativo y mantenimiento (máximo 15% en la calificación global), y (ii) Sistema automatizado para el control de la movilización (máximo 10% en la calificación global).

5.1 PERSONAL OPERATIVO Y MANTENIMIENTO (MÁXIMO 15% EN LA CALIFICACIÓN GLOBAL)

5.1.1 CONDUCTORES (MÁXIMO 8% EN LA CALIFICACIÓN GLOBAL)

a) REQUERIMIENTO

Este personal será calificado en función de la capacitación que posea. Para su evaluación, la empresa deberá presentar copias de los títulos o documentos que demuestren la respectiva capacitación de los conductores que se encuentren laborando para la empresa al momento de la revisión. Las áreas en las cuales deberán estar capacitados los conductores, son las siguientes:

- Curso impartido por el INA u otra entidad, cuyo contenido sea homologable (*)
- Conducción eficiente.
- Mecánica básica. (*)
- Movilidad y seguridad vial. (*)
- Relaciones humanas.
- Atención al usuario.
- Servicio al cliente.
- Ley 7600. (*)
- Trato al adulto mayor. (*)

(*) Serán cursos mínimos que deben tener todos los conductores que laboran en rutas fuera de la GAM. Todas las rutas que operan en la GAM deben contar con capacitación en la totalidad de los cursos indicados.

Lo importante de los cursos son los contenidos y los objetivos, siempre que estén incluidos dentro del temas de interés de esta evaluación.

Se solicitará una sola declaración jurada por parte del Representante Legal de la Empresa en la cual haga constar que la información reportada es veraz.

b) EVALUACIÓN

Si el total de los conductores cumple con todos los cursos requeridos, la empresa obtendrá un máximo de 8% en la calificación global. A manera de ejemplo, si sólo el 70% de los conductores cumple con todos los cursos requeridos, la empresa obtendrá $(0,70 \times 8\%)$ en su calificación global, si sólo el 40% de los conductores cumple con todos los cursos requeridos, la empresa obtendrá $(0,40 \times 8\%)$ en su calificación global, y así sucesivamente.

5.1.2 SUPERVISORES Y CONTROLADORES DE TRÁFICO (MÁXIMO 3% EN LA CALIFICACIÓN GLOBAL)

a) REQUERIMIENTO

Este personal será evaluado con base en la experiencia y años que poseen ejerciendo el cargo. La cantidad de supervisores y controladores de tráfico debe estar relacionada con la existencia o no de un centro de monitoreo, de la cantidad de autobuses y de la clasificación de la ruta.

Para determinar la cantidad mínima de supervisores y controladores, se utilizan las siguientes ecuaciones:

Rutas urbana o interurbanas cortas o medias	0,117 * Flota
Rutas Interurbanas largas o Ruta interregionales	0,3958 * Flota

Fuente: CASTRO, Leonardo. Modelo de regulación económica del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús. Estructura productiva modelo. San José, Costa Rica, 2012. Pág.47

La cantidad de años en el cargo de cada supervisor o controlador para que pueda ser considerado en la evaluación, debe ser, como mínimo, un año.

La empresa deberá aportar los nombres, números de cédula, así como la indicación de años de experiencia de cada uno de los supervisores y controladores que conforman su personal.

b) EVALUACIÓN

Si la empresa cumple con la cantidad mínima de supervisores y controladores según las ecuaciones anteriores, la empresa obtendrá un máximo de 3% en su calificación global. A manera de ejemplo, si sólo tiene el 70% de la cantidad mínima de supervisores y controladores requeridos, la empresa obtendrá $(0,70 \times 3\%)$ en su calificación global, si sólo tiene el 40% de la cantidad mínima de supervisores y controladores requeridos, la empresa obtendrá $(0,40 \times 3\%)$ en su calificación global, y así sucesivamente.

5.1.3 MECÁNICOS Y PERSONAL TÉCNICO DE MANTENIMIENTO (MÁXIMO 4% EN LA CALIFICACIÓN GLOBAL)

a) REQUERIMIENTO

Este personal será evaluado con base en la formación, experiencia y años que poseen ejerciendo el cargo. La cantidad mínima debe estar relacionada con la flota de autobuses y la clasificación de la empresa. Para determinar esta cantidad mínima, se utilizan las siguientes ecuaciones:

Rutas urbanas	$0,0876 * \text{Flota}$
Rutas interurbanas cortas y medias	$0,1176 * \text{Flota}$
Rutas interurbanas largas	$0,1621 * \text{Flota}$

Fuente: CASTRO, Leonardo. Modelo de regulación económica del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús. Estructura productiva modelo. San José, Costa Rica, 2012. Pág.53

Para que pueda ser considerado en la evaluación, la cantidad de años en el cargo de cada mecánico y personal técnico de mantenimiento debe ser, como mínimo, un año.

La empresa deberá aportar los nombres, números de cédula, así como la indicación de años de experiencia de cada uno de los miembros del personal mecánico y técnico de mantenimiento.

b) EVALUACIÓN

Si se cumple con la cantidad mínima de mecánicos y personal técnico de mantenimiento según las ecuaciones anteriores, la empresa obtendrá un máximo de 4% en la calificación global. A manera de ejemplo, si sólo tiene el 70% de la cantidad mínima de mecánicos y personal técnico de mantenimiento requerido, la empresa obtendrá $(0,70 \times 4\%)$ en su calificación global, si sólo tiene el 40% de la cantidad mínima de mecánicos y personal técnico de mantenimiento requerido, la empresa obtendrá $(0,40 \times 4\%)$ en su calificación global, y así sucesivamente.

5.2. SISTEMA AUTOMATIZADO DE APOYO A LA OPERACIÓN (MÁXIMO 10% EN LA CALIFICACIÓN GLOBAL)

La empresa deberá aportar información según tres criterios: (i) Sistema automatizado para el control de la movilización (máximo 4% en la calificación global), (ii) Sistema automatizado para el control de la

movilización de la persona adulta mayor (máximo 2% en la calificación global), (iii) Centro de monitoreo para el control operativo (máximo 4% en la calificación global).

5.2.1 SISTEMA AUTOMATIZADO PARA EL CONTROL DE LA MOVILIZACIÓN (MÁXIMO 4% EN LA CALIFICACIÓN GLOBAL)

Se evaluará la existencia o no de un sistema automatizado para el control de la movilización en cada una de las unidades que constituyen la flota operativa de la empresa. Si todas las unidades cuentan con dicho sistema, la empresa obtendrá 4% en su calificación global.

5.2.2 SISTEMA AUTOMATIZADO PARA EL CONTROL DE LA MOVILIZACIÓN DE LA PERSONA ADULTA MAYOR (MÁXIMO 2% EN LA CALIFICACIÓN GLOBAL)

Se evaluará la existencia de un sistema automatizado para el control de la movilización de la persona adulta mayor en cada una de las unidades que constituyen la flota operativa de la empresa. Si todas las unidades cuentan con dicho sistema, la empresa obtendrá 2 % en su calificación global.

5.2.3 CENTRO DE MONITOREO PARA EL CONTROL OPERATIVO (MÁXIMO 4% EN LA CALIFICACIÓN GLOBAL)

Se evaluará la existencia y funcionamiento de un centro de monitoreo para el control operativo, así como la existencia en las unidades de sistemas de comunicación, cámaras, GPS, etc. El centro de monitoreo debe contar con equipo de cómputo y pantallas de control de la operación de las unidades. En caso de existir dicho centro de monitoreo en funcionamiento, la empresa obtendrá hasta 4 % en su calificación global.

6. CAPACIDAD FINANCIERA

Se evaluará, con base en los estados financieros consolidados de los períodos 2016-2017, 2017-2018, 2018-2019 la responsabilidad financiera frente a un nuevo período de concesión. Dicha evaluación se realizará según los siguientes criterios: (i) Evolución liquidez 2016-2019 (máximo 5% en la calificación global), (ii) Evolución endeudamiento 2016-2019 (máximo 5% en la calificación global), y (iii) Evolución cobertura de pasivos 2016-2019 (máximo 5% en la calificación global).

a) REQUERIMIENTO

La empresa deberá aportar, como mínimo, para cada uno de los períodos 2016-2017, 2017-2018, 2018-2019, la siguiente información:

- Balance general
- Estado de resultados
- Flujo de efectivo
- Estado de variación de capital contable

De considerarlo necesario, la empresa podrá aportar información de todo el período de concesión. La información deberá ser suscrita por un profesional en la materia.

b) EVALUACIÓN

En esta evaluación, se considerarán los cambios en las siguientes razones financieras:

1. Razones de liquidez.
 - Capital neto de trabajo.
 - Índice de solvencia.
 - Prueba ácida.
 - Rotación de cuentas por pagar.
2. Razones de endeudamiento.
 - Razón de endeudamiento.
 - Razón pasivo capital.
3. Razones de rentabilidad.
 - Margen bruto de utilidad.
 - Margen neto de utilidades.
 - Rendimiento de la inversión.
4. Razones de cobertura.
 - Cobertura total del pasivo.
 - Razón de cobertura total.

Además, se evaluará el nivel de cumplimiento de la propuesta de inversión contenida en el contrato correspondiente al periodo 2014-2021 contra la inversión efectivamente realizada durante ese periodo.

Para cada uno de los criterios (i) Liquidez 2016-2019, (ii) Endeudamiento 2016-2019, y (iii) Cobertura de pasivos 2016-2019, se verificará la evolución en el período 2016-2019 y se asignarán, puntajes según las siguientes valoraciones:

Tabla 6: Porcentajes Evaluación Financiera

Indicador	Condición	%
Liquidez 2016-2019 (máximo 5% en la calificación global)	Cumplimiento pleno de compromiso de inversiones y evolución financiera estable en 2016-2019	5%
	Cumplimiento pleno de compromiso de inversiones y evolución financiera en riesgo en 2016-2019	4%
	Incumplimiento de inversiones y evolución financiera estable en 2016-2019	3%
	Incumplimiento de inversiones y evolución financiera en riesgo en 2016-2019	1%
Endeudamiento (máximo 5% en la	Cumplimiento pleno de compromiso de inversiones y evolución financiera estable en 2016-2019	5%

Tabla 6: Porcentajes Evaluación Financiera

calificación global)	Cumplimiento pleno de compromiso de inversiones y evolución financiera en riesgo en 2016-2019	4%
	Incumplimiento de inversiones y evolución financiera estable en 2016-2019	3%
	Incumplimiento de inversiones y evolución financiera en riesgo en 2016-2019	1%
Cobertura de pasivos (máximo 5% en la calificación global)	Cumplimiento pleno de compromiso de inversiones y evolución financiera estable en 2016-2019	5%
	Cumplimiento pleno de compromiso de inversiones y evolución financiera en riesgo en 2016-2019	4%
	Incumplimiento de inversiones y evolución financiera estable en 2016-2019	3%
	Incumplimiento de inversiones y evolución financiera en riesgo en 2016-2019	1%

7. OPINIÓN DEL USUARIO (MÁXIMO 15% EN LA CALIFICACIÓN GLOBAL)

a) REQUERIMIENTO

Para evaluar la opinión del usuario se utilizarán los resultados obtenidos por la empresa en el criterio U del “Manual para la Evaluación y Calificación de la Calidad del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas” que se encuentre vigente a la fecha de efectuada la evaluación de Capacidad Empresarial.

b) EVALUACIÓN

La evaluación de cada empresa se basará en la calificación obtenida en el criterio U del “Manual para la Evaluación y Calificación de la Calidad del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas”. Si la empresa obtuvo un 100%, se le asignará 15% en su calificación global. A manera de ejemplo, si sólo obtuvo el 70% en dicho criterio U, la empresa obtendrá $(0,70 \times 15\%)$ en su calificación global, si sólo obtuvo 60%, la empresa obtendrá $(0,60 \times 15\%)$ en su calificación global, y así sucesivamente.

8. PROPUESTA CONSORCIAL PARA OPERACIÓN SECTORIZADA (MÁXIMO 20% EN LA CALIFICACIÓN GLOBAL)

Dicha evaluación se realizará según los siguientes tres criterios: (i) Disposición a consorciarse en su respectivo sector operativo con demás operadores del sector (máximo 5% en la calificación global), (ii) Propuesta sectorial presentada para troncalización de servicios en el sector (máximo 10% en la calificación global), y (iii) Aceptación de reclasificación funcional de rutas según esquema operativo a ser oficializado por la Administración en el sector (máximo 5% en la calificación global).

a) REQUERIMIENTO

Para el cumplimiento de los criterios (i) y (ii), la empresa deberá presentar declaraciones juradas protocolizadas de su o sus representantes legales que indiquen:

- Declaración jurada 1(*): Disposición de la empresa a consorciarse en su respectivo sector operativo con los demás operadores del sector operativo.
- Declaración jurada 2(*): Aceptación de reclasificación funcional de sus rutas según el nuevo esquema operativo a ser oficializado por la Administración en el sector operativo en el cual opera la empresa.

(* Se podrá presentar una sola declaración jurada que incluya ambos compromisos.

Para el cumplimiento del criterio (ii), la empresa deberá aportar copia impresa del documento técnico que presentó para la troncalización de servicios en el sector operativo en el cual opera.

b) EVALUACIÓN

La presentación de las declaraciones juradas protocolizadas en los términos que se indica, implicará la asignación de 5% por cada una de las dos declaraciones juradas protocolizadas. Caso contrario se asignará 0 por cada declaración faltante.

Si la propuesta de troncalización que fue presentada por la empresa está a nivel de sector o subsector según los criterios oficiales de la Administración: sectores o subsectores oficialmente establecidos por la Administración y siguiendo los principios de modernización de la Administración de acuerdo con los decretos ya publicados, se le asignará un 10% a la propuesta. Caso contrario se asignará 0 a la empresa en este renglón de evaluación.

Esta condición aplica para el AMSJ y GAM, en el caso del resto del país, se considerará la disposición para la Integración Futura de rutas y los rubros a ser considerados en este último ítem serían: (i) Manifestación explícita para aceptar integración (máximo 10% en la calificación global) y (ii) Aceptación de reclasificación funcional de rutas según esquema operativo a ser oficializado por la Administración en el sector (máximo 10% en la calificación global).

9. RESUMEN MATRICES DE EVALUACIÓN

Tabla 7: Matriz de Evaluación AMSJ y GAM

	Componente	Rubro a evaluar	Detalle Rubro	% de evaluación (por empresa)
1	Capacidad administrativa	Personal administrativo a febrero de 2020		10%
		Instalaciones a febrero de 2020		15%
2	Capacidad técnica y operativa	Personal operativo y mantenimiento a febrero de 2020	conductores	8%
			supervisores y controladores	3%
			mecánicos y personal técnico de mantenimiento	4%
		Sistema automatizado de apoyo a la operación a febrero de 2020	Sistema automatizado para el control de la movilización	4%
			Sistema automatizado para el control de la movilización de la persona adulta mayor	2%
			Centro de monitoreo para el control operativo	4%
3	Capacidad financiera	Evolución liquidez 2016-2019		5%
		Evolución endeudamiento 2016-2019		5%
		Evolución cobertura de pasivos 2016-2019		5%
4	Opinión del usuario	Criterio U del "Manual para la evaluación y calificación de la calidad del servicio público de transporte remunerado de personas"		15%
5	Propuesta Consorcial	Disposición a consorcio en su respectivo sector operativo con demás operadores del sector.		5%
		Propuesta sectorial presentada para troncalización de servicios en el sector.		10%
		Aceptación de reclasificación funcional de rutas según esquema operativo a ser oficializado por la Administración en el sector.		5%

Tabla 7: Matriz de Evaluación AMSJ y GAM

Componente	Rubro a evaluar	Detalle Rubro	% de evaluación (por empresa)
			100%

Tabla 8: Matriz de Evaluación resto del país

Componente	Rubro a evaluar	Detalle Rubro	% de evaluación (por empresa)
1 Capacidad administrativa	Personal administrativo a febrero de 2020		10%
	Instalaciones a febrero de 2020		15%
2 Capacidad técnica y operativa	Personal operativo y mantenimiento a febrero de 2020	conductores	8%
		supervisores y controladores	3%
		mecánicos y personal técnico de mantenimiento	4%
	Sistema automatizado de apoyo a la operación a febrero de 2020	Sistema automatizado para el control de la movilización	4%
		Sistema automatizado para el control de la movilización de la persona adulta mayor	2%
		Centro de monitoreo para el control operativo	4%
3 Capacidad financiera	Evolución liquidez 2016-2019		5%
	Evolución endeudamiento 2016-2019		5%
	Evolución cobertura de pasivos 2016-2019		5%
4 Opinión del usuario	Criterio U del "Manual para la evaluación y calificación de la calidad del servicio público de transporte remunerado de personas"		15%

Tabla 8: Matriz de Evaluación resto del país

	Componente	Rubro a evaluar	Detalle Rubro	% de evaluación (por empresa)
5	Integración Futura de rutas	Manifestación explícita para aceptar integración		10%
		Aceptación de reclasificación funcional de rutas según esquema operativo a ser oficializado por la Administración en el sector.		10%
				100%